Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Коммунистическая партия Советского Союза

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза

Год издания 43-й № 139 (13072) | Среда, 19 мая 1954 года | ЦЕНА 20 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ЭКЗАМЕНЫ В ВУЗАХ

В нашей стране проявляется большая забота о расцвете социалистической культуры, об умножении духовных богатств народа. Об этом свидетельствует, в частности, непрерывный рост высшего образования. В вузах страны в настоящее время обучается более полутора миллионов студентов. В этом году вузы выпускают более 230 тысяч специалистов и примут на первые курсы 440 тысяч человек.

Сейчас в жизни советской высшей школы наступила ответственная пора — весенняя экзаменационная сессия. Экзамены покажут успехи и наглядно вскроют недостатки в организации учебного процесса за истекший год.

Экзаменационным сессиям предшествует сдача зачетов по ряду дисциплин. Опыт показывает, что в тех вузах, руководители которых следят за своевременной сдачей зачетов студентами, экзамены проходят более спокойно и организованно. К сожалению, в ряде высших учебных заведений не *уделяется должного внимания* зачетам, *многие* студенты сдают их в самые последние дни перед экзаменами, а иногда даже и в дни экзаменов. Так было, например, в период зимней экзаменационной сессии в Молотовском горном институте, в 1-м Московском государственном педагогическом институте иностранных языков и некоторых других высших учебных заведениях.

Большое значение имеет создание необходимых условий для подготовки студентов к экзаменам. Руководители вузов призваны позаботиться о том, чтобы студентам были отведены помещения для самостоятельных занятий, увеличено число мест в читальных залах, удобнее регламентированы часы работы библиотек. Расписание экзаменов необходимо составлять с учетом трудоемкости и сложности предметов, чтобы дать студентам возможность без спешки подготовиться к очередным *экзаменам.*

В ряде вузов по отдельным курсам читаются обзорные лекции, что безусловно помогает студентам лучше систематизировать *материал при подготовке к экзаменам.* Однако некоторые преподаватели вместо того, чтобы с помощью обзорных лекций привлечь внимание студентов к узловым вопросам изучаемых предметов, превращают их в своеобразный метод «натаскивания» студентов на ответы по экзаменационным билетам. Это не ориентирует студентов на глубокое изучение учебных дисциплин.

На экзаменах должна быть обеспечена высокая, но справедливая требовательность. У нас есть еще «добрые» преподаватели, которые с легким сердцем ставят в зачетные книжки незаслуженные, завышенные оценки. На прошлой сессии в Карагандинском горном институте экзаминаторы *по общей химии всеми путями* старались «вытянуть» студентов, показавших совершенно недостаточные знания, принимая при этом в расчет всякого рода побочные мотивы. Подобному либерализму не должно быть места в наших вузах.

С *другой стороны, встречаются* экзаминаторы, которые своей придирчивостью и резкостью создают нервозную обстановку во время экзаменов, затрудняя тем самым выявление действительных знаний у студентов. Спокойная, деловая обстановка, объективность оценок, основанная на раскрытии действительных знаний студентов, без учета каких бы то ни было привходящих, побочных соображений,— первейшее условие успешного проведения экзаменов.

Неправильно поступают те преподаватели, которые сводят экзамены к формальному опросу студентов, *не интересуются* тем, насколько глубоко, творчески они понимают данный вопрос. Подобное отношение к проверке знаний неизбежно ведет к *развитию догматизма и начетничества* у студентов. Экзамены должны показать не только уровень знаний у студентов, но и их умение применять теоретические знания на практике, ясно представлять себе их жизненное значение. Экзаминатор должен требовать от студентов знания обязательной литературы, рекомендованной по программе.

Руководители вузов, кафедр обязаны повседневно и внимательно изучать ход экзаменов, лично присутствовать на них, обобщать недостатки в подготовке студентов и *делать на этой основе практические выводы* для дальнейшего улучшения учебного процесса. На деле, к сожалению, не всегда бывает так. В Горьковском университете *итоги прошлых экзаменов* подводились чисто формально, не изучались. Не случайно число неуспевающих здесь за последние три года увеличилось в два раза — с пяти до десяти процентов к общему числу студентов. Это говорит о серьезных недостатках в организации учебно-воспитательной работы в университете.

Большая ответственность за проведение экзаменационной сессии ложится на вузовские партийные, профсоюзные и комсомольские организации. Их долг — мобилизовать студентов на хорошую подготовку к экзаменам, *добиться высокой сознательности* и дисциплинированности экзаменующихся. В некоторых вузах партийные, профсоюзные и комсомольские организации как следует в ход экзаменационной сессии не вникают, проходят мимо фактов грубого нарушения учебной дисциплины, неправильного отношения отдельных студентов к экзаменам. В Новочеркасском политехническом институте не явилось на экзамен по одной из ведущих дисциплин несколько студентов четвертого курса химического факультета. Эта недисциплинированность — прямой результат неудовлетворительно поставленной воспитательной работы среди студентов института.

Экзамены — ответственный период в *жизни студентов и преподавателей.* Надо сделать все необходимое для того, чтобы экзамены прошли организованно, плодотворно.

ШИРЕ РАЗВЕРНУТЬ ВЕСЕННЕ-ЛЕТНЮЮ ТОРГОВЛЮ

Весна и лето — пора оживленной торговли разнообразными промышленными товарами сезонного спроса. С ростом благосостояния советских людей увеличивается их покупательная способность, повышаются требования к ассортименту и качеству предметов народного потребления.

Минувшей зимой в ряде мест не удовлетворялись запросы покупателей на некоторые сезонные товары. Работники торговых организаций и промышленности должны были сделать из этого серьезные практические выводы, своевременно и хорошо подготовиться к удовлетворению сезонного *спроса в весенне-летний период.* Между тем имеется немало фактов, свидетельствующих об обратном. В городских и сельских магазинах не всегда можно купить хорошую легкую обувь, добротное летнее пальто, изделия из трикотажа, выбрать по вкусу ткань для платья.

Нетерпимую медлительность в выпуске изделий весенне-летнего ассортимента проявляют многие предприятия Министерства промышленных товаров широкого потребления СССР. Обувная фабрика им. Микояна в г. Ростове-на-Дону за четыре с половиной месяца этого года недодала торговым организациям около 90 тысяч пар мужских сандалет, большое количество женской модельной обуви. Московские швейные предприятия — фабрика № 3 им. Шкирятова и завод № 9 не выполняют обязательств по поставке мужских и женских летних пальто. Неудовлетворительно *подготовились к выпуску изделий весенне*-летнего спроса Минская обувная фабрика им. Кагановича, Белоомутская и Можайская швейные фабрики Московской области и другие.

Мало проявляется заботы об увеличении выпуска и расширении ассортимента товаров для детей. В торговой сети весьма *ограничен выбор* детской летней обуви и швейных изделий.

Активно воздействовать на промышленность, представлять интересы советского *потребителя* призваны главные управления оптовой торговли Министерства торговли СССР — Главторгодежда, Главобувьторг, Главтекстильторг и их местные конторы и базы. Однако они еще медленно перестраивают свою работу. Товары розничным торговым организациям поставляются неравномерно. По вине Главобувьторга (начальник т. Бельский) не был своевременно дан заказ промышленности на дополнительное изготовление летней женской обуви — «босоножек», в результате чего в Москве, Ленинграде и ряде других городов имеют место перебои в торговле этой обувью.

Неотложная задача работников государственных и кооперативных предприятий, вырабатывающих товары широкого потребления, — принять все меры к быстрому увеличению выпуска сезонных товаров в соответствии с запросами и вкусами потребителей, а главное — дать их во-время, действительно к сезону.

Обязанность торговых работников—проявлять больше требовательности и настойчивости в удовлетворении промышленностью запросов потребителей, оперативности и маневренности в завозе товаров весенне-летнего ассортимента.

Лето — период массовой торговли ранними овощами, фруктами, ягодами. В ряде районов колхозы и совхозы уже снимают в больших количествах ранние овощи, однако торговля ими организована плохо. Как сообщает корреспондент «Правды», в Ташкенте очень мало колхозных ларьков, в них редко бывают свежие овощи, совсем нет овощных палаток и ларьков государственных торговых организаций.

Местным советским и торговым организациям необходимо в полной мере использовать имеющиеся ресурсы для развертывания торговли ранними овощами и другой продукцией сельского хозяйства на колхозных рынках и в государственной торговой сети. Для работников потребительской кооперации открывается широкое поле *деятельности по организации закупки и продажи* колхозной продукции на комиссионных началах.

С первыми теплыми днями усилился *спрос населения на прохладительные* напитки, мороженое. Открываются парки, сады, тысячи трудящихся в воскресные дни выезжают за город в излюбленные места отдыха. Но не везде торговые организации хорошо подготовились к этому. Для обслуживания жителей Новосибирска, отдыхающих в выходные дни в Кудряшевском бору, Бугринской роще и других живописных местах, мало оборудовано торговых палаток, киосков, лотков.

Среди торговых работников сейчас широко развертывается соревнование за повышение культуры советской торговли, лучшее удовлетворение запросов трудящихся. Удовлетворение сезонного спроса, настойчивая борьба за увеличение производства и расширение ассортимента товаров — одно из важнейших условий культурной торговли, улучшения обслуживания советского покупателя.

День нашей Родины

Рекордная скорость бурения нефтяной скважины

КАЗАНЬ, 18. (**Корр. «Правды»**). Замечательного успеха добилась буровая бригада треста «Бавлынефть», возглавляемая мастером Мугалимом Гимазовым. Вчера к исходу дня она закончила проходку *нефтяной скважины* № 423.

Скважина глубиной 1.702 метра пробурена за 19 дней вместо 50 дней по норме. Достигнута коммерческая скорость 2.618 метров на станок в месяц. Это на 106 метров выше результата, достигнутого бригадой бурового мастера т. Аллаярова, о котором уже сообщалось в «Правде».

Соревнуясь с лучшими буровыми бригадами Татарии и Башкирии, коллектив бригады т. Гимазова взял обязательство пробурить в течение этого года не менее 12.500 метров забоя.

—о—

НА ТРАССЕ КАРА-КУМСКОГО КАНАЛА

АШХАБАД, 18. (**Корр. «Правды»**). В Марыйской области, около небольшой железнодорожной станции Захмет, на пятнадцатикилометровом участке сейчас работает много экскаваторов и других машин и механизмов. Механизаторы ведут выемку грунта на трассе будущего Кара-Кумского канала.

Воодушевленные постановлением партии и правительства о дальнейшем развитии хлопководства в Туркменской ССР, строители все шире развертывают соревнование за досрочное окончание земляных работ. Экскаваторщики комсомольцы т.т. Волошин, Пасько, скреперисты т.т. Ташлиев, *Латыпов и многие другие вырабатывают по* две — три нормы.

Для строителей канала в трех пунктах Марыйской области возводятся жилые дома, здания культурно-бытовых учреждений. За короткий срок недалеко от города Мары уже построено 96 домов и производственно-технических сооружений. В новом рабочем поселке есть радио и электричество, строится летний клуб.

—о—

САДЫ ИВАНОВСКИХ ТЕКСТИЛЬЩИКОВ

ИВАНОВО, 18. (**Корр. «Правды»**). Густая свежая зелень яблоневых и вишневых садов украшает окраины города Иванова. Трудно поверить, что несколько лет назад здесь редко встречалось плодовое деревцо.

Сейчас в черте города насчитывается свыше 13 тысяч фруктовых садов, *принадлежащих рабочим и служащим. Только за* последний год трудящиеся посадили в своих садах 30 тысяч плодовых деревьев.

Лучшие садоводы-любители успешно *овладевают мичуринской наукой.* Рабочий-пенсионер т. Князев, кочегар фабрики имени Дзержинского т. Лобанов, домохозяйка т. Горносталева создали новые высокоурожайные сорта яблонь, вишен, крыжовника.

38 предприятий и учреждений в Иванове имеют свои коллективные сады.

УКАЗ
Президиума Верховного Совета СССР
О награждении народного художника Украинской ССР Ижакевича И. С. орденом Трудового Красного Знамени

За заслуги в области изобразительного искусства, в связи с девяностолетием со дня рождения, наградить народного художника Украинской ССР **Ижакевича** Ивана Сидоровича орденом **Трудового Красного Знамени.**

Председатель Президиума Верховного Совета СССР К. ВОРОШИЛОВ.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР Н. ПЕГОВ.

Москва, Кремль. 18 мая 1954 г.

В ЧЕСТЬ 300-ЛЕТИЯ ВОССОЕДИНЕНИЯ УКРАИНЫ С РОССИЕЙ

Трудовая перекличка Харьков—Алтай

РУБЦОВСК (Алтайский край), 18. (Корр. «Правды»). Коллективы Алтайского и Харьковского тракторных заводов связаны многолетней дружбой. Недавно делегация алтайских тракторостроителей побывала в Харькове. Лучшие производственники двух заводов обменялись *передовыми приемами работы*, *опытом* борьбы за повышение производительности труда и снижение себестоимости продукции.

Стремясь достойно отметить всенародный праздник 300-летия воссоединения Украины с Россией, молодые рабочие Харьковского завода приняли повышенные *обязательства и вызвали на соревнование своих алтайских друзей. Тракторо*строители Алтая приняли этот вызов. Они обязались поднять производительность труда в 1954 году на 10 процентов против достигнутой в прошлом году, снизить трудоемкость изготовления трактора на 15 процентов, обучить передовым методам труда свыше двух тысяч молодых рабочих.

***Взятое обязательство успешно выполняется. Сегодня завод выполнил пяти*месячное задание по выпуску запасных частей к тракторам по всей номенклатуре. За счет снижения себестоимости продукции с начала года сэкономлено свыше 2,5 миллиона рублей. Став на трудовую вахту в честь 300-летия воссоединения Украины с Россией, сотни молодых рабочих в эти дни перевыполняют нормы. Сегодня бригада сталевара Петра Бабешко выдала 14,3 тонны стали вместо 8,1 тонны по заданию. Электросварщик т. Шаршаков, слесарь т. Баровинский и другие выполнили по две нормы.**

★ ★

Крым готовится к всенародным торжествам

СИМФЕРОПОЛЬ, 18. (**Корр. «Правды»**). *Трудящиеся Крыма торжественно отмечают* 300-летие воссоединения Украины с Россией. На предприятиях, стройках, в учреждениях проходят собрания трудящихся, посвященные всенародному празднику.

В Симферополе для населения прочтены лекции на темы: «Борьба украинского народа за национальное освобождение и воссоединение Украины с Россией», «Дружба народов СССР — великая, непреоборимая сила», «Творческий путь Т. Г. Шевченко». На многих предприятиях и в библиотеках города организованы выставки *литературы.*

С 15 по 20 мая в клубах Симферополя, в Доме культуры, в городском парке культуры и отдыха проводятся собрания и вечера, посвященные празднику нерушимой дружбы русского и украинского народов, всех народов СССР.

В Севастополе состоялась юбилейная сессия городского и районных Советов депутатов трудящихся совместно с представителями общественных организаций и моряков Черноморского флота. Сессии местных Советов, посвященные 300-летию воссоединения Украины с Россией, состоялись в Ялте, Джанкое, Судаке и других *городах и поселках Крыма.*

Претворим в жизнь решения партии о подъеме сельского хозяйства

С пленума Алма-Атинского обкома Компартии Казахстана

АЛМА-АТА, 18. (**Корр. «Правды»**). Состоялся пленум Алма-Атинского обкома КП Казахстана, обсудивший вопрос «О задачах партийной организации по реализации решений февральско-мартовского Пленума ЦК КПСС».

Докладчик — секретарь обкома т. Джакипов и выступавшие в прениях указывали, *что областная партийная организация* проделала известную работу по претворению в жизнь решений сентябрьского и февральско-мартовского Пленумов ЦК КПСС. Весенний сев зерновых культур и сахарной свеклы в текущем году проведен организованнее и в более сжатые сроки, чем в прошлом, расширены площади, занятые под яровой пшеницей, картофелем, кукурузой. Посадка картофеля проведена преимущественно квадратно-гнездовым способом.

Колхозы, МТС и совхозы области лучше стали использовать резервы сельского хозяйства. Алма-Атинская область не имела задания по подъему целины. Однако сельскохозяйственные артели по собственной инициативе распахали 20 тысяч гектаров *целинных и залежных земель, засеяв их в* основном зерновыми культурами.

На пленуме говорилось об опыте умелого использования резервов для крутого подъема всех отраслей сельскохозяйственного производства в колхозах имени Мичурина и «Луч Востока». Пример передовых сельскохозяйственных артелей убедительно свидетельствует о богатых возможностях для развития сельского хозяйства всей области. Однако эти возможности используются все еще слабо. Значительные площади целины и земли с оросительной сетью попрежнему не вводятся в сельскохозяйственный оборот. Многие колхозы и совхозы медленно увеличивают производство зерна, сахарной свеклы и животноводческой продукции, мало уделяют *внимания возделыванию* проса. Далеко не все сделано для резкого увеличения сборов овощей и картофеля. В запущенном состоянии находятся садоводство и виноградарство.

Участники пленума говорили о необходимости дальнейшего повышения качества всех сельскохозяйственных работ, более широкого применения достижений науки и передового опыта.

Как показал пленум, наиболее отстающей отраслью хозяйства области продолжает оставаться животноводство. Обком партии, облисполком, районные партийные и советские органы все еще слабо руководят развитием животноводства, *не принимают* действенных мер к созданию прочной кормовой базы. Планы заготовок кормов ежегодно срываются, плохо используются сезонные пастбища, скот не обеспечивается помещениями, неудовлетворительно поставлено водоснабжение. Несмотря на то, что до начала сенокошения остались считанные дни, МТС и колхозы пока еще не полностью готовы к проведению этой важной работы.

В ряде колхозов, как отмечали ораторы, не выдается дополнительная оплата труда, своевременно не выплачиваются деньги на трудодни. Пленум указал на необходимость устранить эту ошибку и в дальнейшем строго следить за четким проведением в жизнь принципа материального поощрения хорошо работающих колхозников.

Выступавшие в прениях критиковали обком партии, облисполком и областное управление сельского хозяйства за недостатки в руководстве колхозами, МТС и совхозами.

На пленуме отмечалось, что колхозники и механизаторы области с огромным воодушевлением трудятся над претворением в жизнь указаний партии по крутому подъему сельского хозяйства. Творческая активность масс позволяет полнее вскрывать и *использовать резервы дальнейшего роста* всех отраслей колхозного и совхозного производства. Необходимо только по-боевому возглавить массы, приблизить руководство к колхозам, МТС и совхозам, своевременно и квалифицированно решать коренные вопросы развития сельского хозяйства.

В работе пленума приняли участие первый секретарь ЦК КПСС товарищ Н. С. Хрущев, а также секретари и члены бюро ЦК КП Казахстана.

Весенние полевые работы

КУЙБЫШЕВ, 18. (**Корр. «Правды»**). Колхозы Куйбышевской области завершили план сева колосовых культур. Сверх плана засеяно яровой пшеницей свыше 34 тысяч гектаров. Повсеместно появились дружные всходы яровых посевов.

* * *

ТУЛА, 18. (**Корр. «Правды»**). Колхозы и совхозы Тульской области закончили сев ранних колосовых культур. На 15 мая яровой пшеницей засеяно на 14.700 гектаров больше, чем в прошлом году. Сейчас колхозы области приступили к массовой посадке картофеля и севу поздних яровых культур.

* * *

ФРУНЗЕ, 18. (**Корр. «Правды»**). В Ошской и Джалал-Абадской областях Киргизии начался сенокос. Колхозы Араванского, Карасуйского, Ошского, Ленинского и Базар-Курганского районов ведут уборку люцерны.

—о—

Сегодня в Кронштадте

КРОНШТАДТ, 18. (*По телефону*). Радостная весть облетела корабли, части и предприятия Кронштадта: Президиум Верховного Совета СССР наградил славную военно-морскую крепость в связи с ее 250-летием орденом Красного Знамени.

...Большой Кронштадтский рейд. Флаги расцвечивания в знак торжества реют над палубами кораблей. Повсюду праздничное оживление.

На верхней палубе одного из кораблей состоялся митинг моряков.

В резолюции, единодушно принятой на митинге, говорится:

«Мы горды тем, что являемся наследниками революционной и боевой славы Кронштадта, что нам выпало большое счастье и честь служить в *Краснознаменной* крепости.

В эти волнующие дни мы клянемся нашей родной Коммунистической партии, *Советскому правительству и народу*, что будем неустанно повышать свое воинское мастерство, боевую мощь корабля и крепости».

Весть о награждении Кронштадта с большой радостью восприняли рабочие и служащие предприятий города-крепости.

Трудящиеся Кронштадта отвечают на высокую награду новыми производственными успехами.

—о—

В ЗДРАВНИЦАХ ЛИТВЫ

ВИЛЬНЮС, 18. (**Корр. «Правды»**). В санаториях и домах отдыха Литвы открылся летний сезон. Хорошо подготовился к приему отдыхающих морской курорт Паланга. Все жилые и лечебные корпуса отремонтированы, сверкают свежей краской. В доме отдыха № 4 открыт новый корпус.

Гостеприимно открылись перед *отдыхающими двери здравниц в Друскининкай*, Бирштонас, Валакумпяй. В здравницах республики в течение года побывает более 40 тысяч трудящихся.

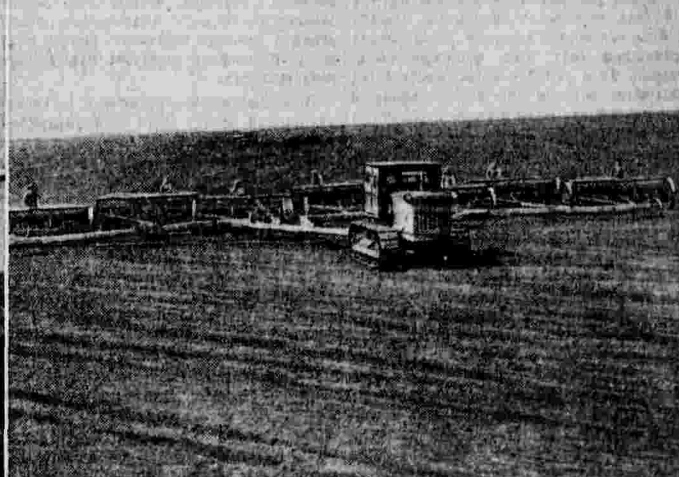
НАГРАЖДЕНИЕ ПЕРЕДОВЫХ СТРОИТЕЛЕЙ ШАХТ

Президиум Верховного Совета СССР вчера издал Указ о награждении орденами и медалями проходчиков, горных мастеров, руководящих и инженерно-технических работников проходческих стройуправлений треста «Сталиншахтопроходка» комбината «Сталиншахтострой» Министерства угольной промышленности СССР.

За *достижение высоких темпов проходки* вертикальных стволов угольных шахт в 1953 году орденом Ленина награждены Гуляшов П. А.— бригадир проходчиков строительства шахт «Ветка-Глубокая» и «Игнатьевская», Пилипенко И. В.— бригадир проходчиков строительства шахты «Ветка-Глубокая».

Орденом Трудового Красного Знамени награждено 18 человек, медалью «За трудовую доблесть» — 18 человек.







На необъятных просторах Казахстана — там, где должны быть подняты миллионы гектаров целинных земель, — в полном разгаре весенние полевые работы.

На снимках: 1. Тракторный агрегат **Г. Федорова** ведет подъем целины на полях вновь организованного Урнекского зерносовхоза. Подъем целины ведется плугами с предплужниками с одновременным боронованием. 2. Перекрестный сев в Кустанайском зерносовхозе. На первом плане — агрегат тракториста **М. Кузнецова**. 3. Прицепщик Урнекского зерносовхоза **Н. Березовский** читает газеты механизаторам первой бригады.

Фото М. Галиона.

ИТОГИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЗА 1953 ГОД И МЕРЫ ДАЛЬНЕЙШЕГО ПОДЪЕМА РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Доклад министра путей сообщения СССР тов. БЕЩЕВА Б. П. на Всесоюзном совещании актива работников железнодорожного транспорта

Товарищи! Коммунистическая партия и Советское правительство всегда уделяли и уделяют огромное внимание развитию железнодорожного транспорта, подъему его работы. Это нашло свое яркое выражение во многих документах партии и правительства, в высказываниях основателя Советского государства Владимира Ильича Ленина.

«...Железные дороги,—говорил Владимир Ильич,— это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм. Чтобы соединить это для планомерной деятельности в интересах всего населения, нужны железные дороги».

Развивая эти ленинские положения, И. В. Сталин неоднократно указывал на необходимость создания в Советском Союзе первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего громадные области нашей страны в одно государственное целое, на огромное значение труда железнодорожников.

В результате огромной организаторской работы партии и правительства советский железнодорожный транспорт сыграл важную роль в выполнении пятилетних планов развития народного хозяйства, успешно справился с огромной и ответственной задачей в период Великой Отечественной войны, активно содействовал восстановлению и дальнейшему развитию хозяйства страны в послевоенные годы.

Высшим законом Коммунистической партии и Советского правительства является забота о непрерывном росте благосостояния и культуры трудящихся. Опираясь на великие преимущества советского социалистического строя, на огромные успехи, достигнутые нашей тяжелой индустрией, партия и правительство развернули борьбу за крутой подъем сельского хозяйства, за ускоренное развитие легкой и пищевой промышленности с тем, чтобы в ближайшие два — три года в достатке удовлетворить растущие потребности населения страны в продовольствии и в промышленных товарах широкого потребления.

Эта величественная программа определена в исторических решениях XIX съезда партии, сентябрьского и февральско-мартовского Пленумов Центрального Комитета КПСС, в постановлениях партии и правительства.

Задачи железнодорожного транспорта на современном этапе коммунистического строительства исчерпывающе определены в постановлении Совета Министров Союза ССР и Центрального Комитета нашей партии от 6 октября 1953 года «О дальнейшем улучшении работы железнодорожного транспорта по перевозкам грузов, особенно товаров народного потребления».

Прежде чем перейти к подробному рассмотрению этих задач, необходимо остановиться на основных итогах работы железных дорог в последний период.

Государственный план перевозок осуществлен в 1953 году по погрузке на 101 процент, а по тонно-километрам — на 101,1 процента. В 1953 году погрузка возросла против 1952 года на 7 процентов.

Директивами XIX съезда партии предусмотрен рост грузооборота железнодорожного транспорта в 1955 году на 35—40 процентов по сравнению с 1950 годом. Если учесть, что в итоге 1953 года прирост грузооборота уже достиг 32,5 процента, а в 1954 году составит против 1950 года не менее 39 процентов, то ясно, что у нас есть все возможности пятилетку по росту грузооборота железных дорог выполнить за четыре года!

План погрузки первого квартала текущего года выполнен в вагонах на 100,2 процента. С октября прошлого года по апрель текущего года железные дороги погрузили, в порядке перевыполнения плана, свыше 600 тысяч вагонов товаров народного потребления и сырья для легкой и пищевой промышленности.

Однако эти итоги не дают нам права успокаиваться, тем более, что железнодорожный транспорт еще не почувствовал по-настоящему той дополнительной нагрузки, которую он в ближайшее время получит в результате дальнейшего подъема социалистической экономики.

В грузовой работе железных дорог крупным недочетом продолжает оставаться невыполнение плана перевозок по ряду грузов. В первом квартале текущего года 16 дорог не выполнили плана в тоннах и вагонах, в том числе такие, как Горьковская, Северо-Кавказская, Приволжская, Красноярская, Свердловская.

За невыполнение заданий по перевозкам отдельных грузов несет ответственность наряду с начальниками дорог и Главным управлением грузовой работы и планирования перевозок (начальник т. Потапов) и Главное управление движения (начальник т. Карпов), которое не установило строжайшей дисциплины в выполнении регулировочных заданий и допускает систематические перебои в питании вагонным парком важнейших погрузочных дорог.

В соответствии с указаниями партии и правительства о создании необходимых условий, обеспечивающих ускорение перевозок мелких отправок и других срочных грузов, на сети дорог дополнительно открыто для приема грузов 627 станций, а к концу текущего года количество таких станций будет доведено до 1.300. На дорогах удвоился парк сборно-раздаточных вагонов, увеличилось число сборных поездов и введено в обращение свыше 150 ускоренных поездов. В результате осуществленных мероприятий перевозки грузов мелкими отправками возросли в среднем по сети примерно на 30 процентов. Это, несомненно, серьезно способствовало развертыванию товарооборота в стране.

Однако необходимо отметить, что в организации перевозок мелких отправок и других срочных грузов имеются существенные недостатки. Несмотря на значительное увеличение парка контейнеров, план контейнерных перевозок не был выполнен как в 1953 году, так и в первом квартале 1954 года, а оборот контейнеров замедлен против нормы.

Борясь с серьезными недостатками, зависящими целиком от нас, мы должны также повысить требовательность к грузоотправителям, от которых во многом зависит качество выполнения плана перевозок и рациональное использование подвижного состава. Я имею в виду прежде всего равномерность предъявления грузов к перевозке на протяжении месяца и в течение суток. Управления дорог и отделений должны повысить свою роль в организации более слаженной работы между железными дорогами и грузоотправителями, способствовать улучшению работы подъездных путей, где выполняется четыре пятых всех грузовых операций.

В соответствии с директивами XIX съезда Коммунистической партии железные дороги должны ускорить в пятой пятилетке оборот вагонов не менее чем на 18 процентов против 1950 года. За три года этой пятилетки оборот вагонов ускорен на 11,3 процента. Однако задание по обороту вагонов недовыполнено в 1953 году примерно на один час.

Крайне медленно снижается простой вагонов на станциях погрузки и выгрузки. В 1953 году он снизился только на 0,7 часа и был выше 1940 года на 2,3 часа.

Другим важным заданием пятой пятилетки является увеличение среднесуточного пробега локомотивов не менее чем на 12 процентов по сравнению с 1950 годом. Прошло три года, а пробег увеличился всего лишь на 4 процента, причем Дальневосточная, Забайкальская, Оренбургская и некоторые другие дороги даже ухудшили выполнение этого показателя против 1952 года.

Уровень культуры в эксплуатационной работе определяется совершенствованием и соблюдением графика движения поездов. Если в 1950 году проследование поездов по графику составило 66,7 процента, то в 1953 году по графику проследовало 84,9 процента всех поездов. А на таких дорогах, как Томская, Московско-Курско-Донбасская, Дальневосточная и ряд других, выполнение графика идет на уровне 90 и больше процентов. Однако не все дороги достигли таких успехов. У нас есть еще немало руководителей дорог и отделений, депо и станций, которые недооценивают организующую роль графика в борьбе за наиболее рациональное использование пропускной способности железных дорог и технических средств транспорта.

Надо сказать, что при составлении графика не в полной мере учитывались имеющиеся возможности роста технических и коммерческих скоростей, сокращения излишних стоянок поездов и повышения их веса. В графике движения 1954 года весовые нормы существенно повышаются. Однако скорости движения поездов увеличиваются недостаточно. Значит, требуются серьезные меры к дальнейшему повышению технических и особенно коммерческих скоростей движения.

Необходимо также критически рассмотреть систему учета выполнения графика с тем, чтобы не оставалось никаких лазеек для любителей прикрашивать действительное положение вещей.

Решающим условием для устойчивой работы железных дорог является исправное состояние хозяйства, и прежде всего локомотивного, вагонного и пути.

Большинство локомотивных и ремонтных бригад за последние годы добилось улучшения в содержании локомотивов. В то же время имеется ряд неудовлетворительно работающих дорог и депо. На Омской, Уфимской, Карагандинской, Восточно-Сибирской, Южно-Уральской и некоторых других дорогах число неисправных паровозов намного превышает норму.

Паровозы простаивают в промывочном и среднем ремонте нередко в два раза, а в подъемочном — в 2,5 раза больше нормы. Опыт работы Киевского депо имени Андреева, где в течение ряда лет простои в ремонте ниже нормы, плохо распространяется на сети.

О существенных недостатках в работе вагонников говорит частая отцепка неисправных груженых вагонов не только от транзитных поездов, но и от составов своей погрузки. На Карагандинской дороге, например, почти половина всех отцепок падает на вагоны своей погрузки, причем 90 процентов из них отцепляется на Карагандинском отделении, т. е. там же, где они были загружены.

Ремонтные работы, проведенные в прошлом году в путевом хозяйстве, позволили несколько повысить скорость движения поездов на протяжении нескольких тысяч километров. Балльная оценка состояния пути улучшена. На дорогах Урала, Сибири и Дальнего Востока план ремонта пути в 1953 году выполнили полностью. Однако путейцы некоторых дорог не использовали в минувшем году всех возможностей и, превысив план укладки новых рельсов, не выполнили задания по капитальному и среднему ремонту пути и смене стрелочных переводов.

Большим недостатком в работе Главного управления пути и сооружений и служб пути является отставание в организации текущего содержания пути.

В решении Совета Министров СССР и Центрального Комитета Коммунистической партии от 6 октября 1953 года было указано, что возросшая техническая вооруженность и накопленный железными дорогами опыт позволяют положить конец так называемой сезонности и добиться устойчивой работы транспорта в течение круглого года.

Надо сказать, что некоторые дороги сделали необходимые выводы из этих указаний и в минувшую зиму работали более устойчиво. В частности, следует отметить такие дороги, как Томская, Печорская, Казанская, Московско-Курско-Донбасская, Московско-Рязанская и некоторые другие, которые своевременно подготовили к зиме свое хозяйство и уверенно наращивали темпы перевозок в зимних условиях.

Однако во второй половине зимы по вине ряда дорог и главных управлений министерства, руководители которых не учли своевременно предупреждений и не подготовили хозяйства к зиме, эксплуатационная работа ухудшилась. Это сказалось на качестве выполнения плана перевозок первого квартала.

Необходимо проанализировать допущенные минувшей зимой недостатки и незамедлительно приступить к подготовке кадров и хозяйства дорог к бесперебойной работе в предстоящую зиму.

Особое внимание надо уделить работе паровозного хозяйства — оздоровлению локомотивного парка, приведению в порядок хозяйства станций, выполнению плана капитального строительства, в первую очередь по объектам, связанным с увеличением пропускной способности дорог.

Как обстоит дело с пассажирскими перевозками? В 1953 году план этих перевозок выполнен на 103,7 процента. Но вместе с ростом материального благосостояния и культуры советского народа повышаются и требования, предъявляемые к железным дорогам как по объему, так и по качеству пассажирских перевозок. Опыт коллективов вокзалов станций Яр, Владивосток и некоторых других показал, что даже при небольших затратах можно привести в отличное состояние помещения вокзалов, платформы, привокзальные площади, поднять культуру обслуживания пассажиров.

Мы продолжаем получать от нашей промышленности цельнометаллические вагоны, из которых формируются все курьерские, скорые и другие пассажирские поезда, увеличиваем протяженность электрифицированных пригородных участков. Однако обслуживание пассажиров еще во многом не отвечает возросшим требованиям.

В постановлении Совета Министров СССР по дальнейшему улучшению обслуживания пассажиров указано, что Министерство путей сообщения не обеспечило надлежащего порядка в пассажирских перевозках, в особенности на Куйбышевской, Казанской, Уфимской, Южно-Уральской, Орджоникидзевской дорогах.

На отдельных дорогах неудовлетворительно выполняется график движения пассажирских поездов. В результате слабой воспитательной работы со стороны некоторых хозяйственных руководителей и политотделов, а также вследствие отсутствия должного контроля со стороны Главного пассажирского управления (начальник т. Запорожцев) и пассажирских служб до сих пор не изжиты на дорогах недопустимые факты нарушений дисциплины, грубого отношения к пассажирам, а также плохого содержания вагонов и вокзалов.

С этими недостатками надо покончить как можно скорее. Мы должны незамедлительно пустить в дело крупные резервы улучшения пассажирского хозяйства, поднять скорости движения пассажирских поездов, сократить продолжительность стоянок, улучшить составление графика и контроль за его выполнением.

Мы располагаем сотнями заводов по ремонту подвижного состава, производству машин, оборудования, запасных частей, по изготовлению строительных материалов. Это большая сила. Однако в течение длительного времени она использовалась далеко не на полную мощность. Главное управление локомотиворемонтными и вагоноремонтными заводами (начальник т. Парамонов) не обеспечило выполнения плана по таким важным позициям, как капитальный и средний ремонт паровозов, средний ремонт грузовых и пассажирских вагонов, ремонт изотермических вагонов и колесных пар.

Каковы итоги в области капитального строительства?

В 1953 году в железнодорожное хозяйство были вложены значительные средства, что дало возможность усилить вооруженность транспорта и освоить растущие перевозки грузов и пассажиров. Общий объем этих вложений превысил в 1953 году довоенные размеры на 75,2 процента и по сравнению с 1952 годом увеличился на 13 процентов. Однако план строительно-монтажных работ в 1953 году был выполнен только на 93,8 процента, а задание по вводу в действие мощностей — только на 86 процентов.

Коренным недостатком в работе строительных организаций транспорта является неудовлетворительное внедрение индустриальных методов.

Одна из важнейших задач строительных организаций — широкое внедрение передовых методов организации труда, разработанных лауреатом Сталинской премии каменщиком т. Рахманиным, монтажниками тт. Кошелевым и Хала, экскаваторщиками тт. Доценко, Лемесиным, Водяником, Бабининым и другими новаторами.

Практика нашей работы показывает, что во всех отраслях транспортного хозяйства имеются большие внутренние резервы, дающие возможность значительно поднять объем и качество перевозок, полнее и лучше удовлетворять растущие нужды народного хозяйства.

Огромные резервы кроются в дальнейшем улучшении организации эксплуатационной работы и прежде всего в лучшем использовании имеющихся пропускных способностей, которые на многих железнодорожных линиях используются на 80—90 процентов, хотя грузов там более чем достаточно и нередко приходится направлять их кружным путем. Такое положение создается потому, что нарушаются установленный график движения и прежде всего времени хода и станционные интервалы. Многие работники еще не научились ценить время, а между тем потеря только одной минуты при пропуске поезда по ограничивающему перегону снижает пропускную способность линии на 2—4 процента. Такова цена одной минуты.

На железных дорогах плохо используются резервы, вскрытые патриотическим движением машинистов-тяжеловесников. Очень важно, чтобы это движение стало подлинно массовым. Однако сейчас тяжеловесные составы на Уфимской, Приволжской, Омской, Южно-Уральской, Оренбургской, Красноярской, Свердловской, Одесско-Кишиневской и ряде других дорог занимают небольшой удельный вес. Этим дорогам есть у кого поучиться. Высоких результатов по вождению тяжеловесных поездов достигли коллективы паровозных депо Печора, Сольвычегодск, Красноармейское, Полтава, Агрыз, Тула, Орел и другие. Передовые машинисты-тяжеловесники тт. Иванов, Середа, Сазонов, Грачев, Блаженов и многие другие открыли новую страницу в использовании основной двигательной силы транспорта — локомотива и практически доказали, что весовые нормы поездов могут быть повышены на целых направлениях. Главные управления локомотивного хозяйства, движения, пути и сооружений, вагонного хозяйства обязаны всемерно способствовать развитию и совершенствованию движения машинистов-тяжеловесников, имеющего в современных условиях решающее значение для дальнейшего подъема всей работы железнодорожного транспорта.

Важнейшим резервом является ускорение оборота вагонов. Это — основное звено, за которое нужно ухватиться. А зависит ускорение оборота вагонов прежде всего от улучшения работы сортировочных и грузовых станций. Многие сортировочные станции оборудованы совершенной техникой, горочной автоматической централизацией, мощными тормозными средствами. Маневровые паровозы оборудованы радиосвязью. Однако эта техника на ряде станций используется плохо, производительность сортировочных горок недопустимо низка.

Правильное распределение сортировочной работы зависит от плана формирования, являющегося одним из важнейших завоеваний нашей теории и практики эксплуатационной работы. В строгом соблюдении его и постоянном совершенствовании кроются большие резервы. Однако дисциплина в выполнении плана формирования за последнее время явно ослабла. С сортировочных станций отправляется с нарушением плана значительное число поездов, что вызывает дополнительную переработку составов. Необходимо настойчиво совершенствовать планы формирования, чтобы обеспечивалось сокращение простоев вагонов под накоплением и повышалась дальность пробега вагонов без переработки. Это связано с усилением маршрутизации перевозок. Между тем Главное управление грузовой работы и планирования перевозок и его отдел маршрутизации (начальник т. Осипов) не обеспечили в 1953 году выполнения плана маршрутизации и допустили ухудшение качества маршрутов. 40 процентов маршрутов идет на расстояние до 300 километров, и только 14 процентов следует без переработки на расстояние свыше 1.500 километров, тогда как именно на таких расстояниях достигается наибольший эффект.

Не меньшими резервами обладают и грузовые станции, количество которых будет из года в год возрастать в связи с расширением товарооборота, вводом в строй новых предприятий и освоением целинных и залежных земель. В этом свете большое значение имеет распространение инициативы дежурного по Московскому отделению Московско-Курско-Донбасской дороги т. Карпычева. Он разработал способ непрерывного учета поступления и наличия местного груза на отделении, уплотнил работу маневровых, резервных и подталкивающих локомотивов и организовал быстрый разбор и обработку вагонов с местным грузом, сэкономив за один квартал свыше 150 тысяч вагоно-часов.

Надо также сокращать простой вагонов на подъездных путях наших грузоотправителей. Ничем нельзя оправдать такое положение, когда некоторые «добрые дяди» из управлений дорог ежегодно повышают норму простоев вагонов на подъездных путях. Так, руководители Томской без всякого основания довели эту норму для Кузнецкого металлургического комбината до 17,7 часа в 1953 году против 9,5 часа в 1950 году. Подобная «доброта» наносит серьезный ущерб государству и совершенно недопустима.

Использование резервов железных дорог для ускорения оборота вагонов имеет огромное общегосударственное значение. Стоимость находящейся на колесах товарной массы, которая доверена нам, железнодорожникам, оценивается примерно в 26 миллиардов рублей. Следовательно, ускорение доставки грузов по назначению хотя бы на один процент даст возможность высвободить материальных ценностей из оборота не менее чем на 250 миллионов рублей.

За последние два года грузы в целом стали доставляться быстрее, но значительная часть их поступает к получателям еще несвоевременно, причем половина всех просрочек падает на семь дорог: Свердловскую, Приволжскую, Южно-Уральскую, Уфимскую, Куйбышевскую, Оренбургскую, Казанскую. Между тем доставка грузов в срок и полная их сохранность являются важнейшими, если не главными, качественными показателями нашей работы.

За последние годы в результате принятых партией и правительством мер достигнуто сокращение дальности транспортировки каменного угля, нефти, руды, цемента. Однако средняя дальность перевозок в 1953 году превысила плановое задание на 7 километров. Это замедлило оборот вагонов, сократило погрузочные возможности железных дорог примерно на 900 вагонов в сутки и увеличило транспортные издержки в народном хозяйстве примерно на 300 миллионов рублей в год.

На сессии Верховного Совета СССР справедливо критиковали Министерство путей сообщения за недостаточную активность в деле рационального использования средств транспорта. Мы должны сделать из этой критики необходимые выводы. При рассмотрении проекта плана перевозок на первые четыре месяца 1954 года министерство исключило из проекта плана более 91 тысячи вагонов.

Но сделано еще очень мало. Мы будем добиваться всемерного сокращения нерациональных перевозок. Наша обязанность — глубоко изучать экономику отдельных районов страны, грузопотоки и размещение важнейших отраслей промышленности, сбытовых и торговых баз, ставить вопросы перед соответствующими министерствами и Госпланом о ликвидации нерациональных перевозок.

Большим резервом улучшения работы всех видов транспорта является установление правильного взаимодействия железных дорог с речным и автомобильным транспортом. Нам необходимо сделать выводы из той критики, которая была направлена в адрес железнодорожников на собрании актива работников водного транспорта, и в начавшуюся навигацию обеспечить расширение смешанных железнодорожно-водных перевозок и первоочередную подачу подвижного состава в порты, рассматривая перевалочные грузы как находящиеся в пути.

Огромные возможности улучшения работы железных дорог и грузоотправителей заложены в повышении статической нагрузки на вагон. Проверкой установлено, что почти каждый десятый вагон недогружается отправителем в среднем на полторы тонны. Между тем повышение загрузки вагонов только на один процент позволяет перевозить в том же подвижном составе дополнительно свыше 10 миллионов тонн грузов и сократить эксплуатационные расходы железных дорог на 100 миллионов рублей в год. А грузовладельцы получат от удешевления тарифа при уплотненной загрузке не менее полумиллиарда рублей экономии. Поэтому всяческого одобрения и распространения заслуживает опыт передовых весовщиков, мастеров уплотненной загрузки тт. Лобанова, Кладовщиковой, Короткова и многих других.

Следует отметить, что на ряде железных дорог и в главных управлениях министерства недооценивается такой важный резерв, как сокращение порожнего пробега вагонов. Можно ли считать нормальным, когда из каждых десяти вагонов, находящихся в обороте, 3—4 следуют порожняком? Вот уже пятнадцать лет, как процент такого пробега держится примерно на одном уровне. Начальник Главного управления грузовой работы и планирования перевозок т. Потапов и начальник Главного управления движения т. Карпов пока еще не принимают действенных мер для сокращения порожних пробегов.

В локомотивном хозяйстве существенным резервом являются ускорение экипировки и снижение простоев машин в ремонте. Все операции по экипировке — набор воды, топлива, песка, смазка и чистка топки — полностью совмещены сейчас только в пяти основных и четырех оборотных депо сети. В половине депо проведено частичное совмещение операций, а в остальных они производятся последовательно.

Соблюдение установленных норм простоев локомотивов только по одной Омской дороге дало бы возможность высвободить столько паровозов, что их хватило бы для укомплектования крупного депо.

Пожалуй, ни в одной отрасли железнодорожного транспорта нет такого разрыва между возросшими техническими возможностями и их использованием, как в наших строительных организациях. Исключительно велики простои экскаваторов. Если сократить простои экскаваторов хотя бы на 10—15 процентов, то можно за год выполнить дополнительно до 10 миллионов кубометров земляных работ.

В директивах XIX съезда партии одной из важнейших задач в области железнодорожного транспорта поставлено увеличение пропускной способности дорог. За истекшие три года пятилетки в постоянную эксплуатацию сданы линии Сталинск — Акмолинск, Чарджоу — Ургенч, Моинты — Чу и ряд других. Открытие этих линий способствует дальнейшему развитию промышленности в новых районах и имеет большое значение для успешного освоения целинных и залежных земель в Сибири, Казахстане и Алтайском крае.

Более чем на тысячу километров увеличилась сеть электрифицированных железных дорог, намного возросла протяженность линий, оборудованных автоблокировкой, диспетчерской централизацией. В последние годы все более широко начинают применяться внутристанционная маневровая связь и радиосвязь с машинистами поездных локомотивов. К началу 1954 г. более чем на трети главных путей уложены новые рельсы.

В послевоенные годы значительно изменился и наш подвижной состав. В настоящее время локомотивный парк сети значительно больше довоенного. В 1940 году четырехосные грузовые вагоны в общем парке составляли только одну четверть, в настоящее время их удельный вес поднялся до 50 процентов. Подавляющая часть грузовых вагонов — 81,4 процента — оборудована автотормозами, а 66,5 процента — автоматической сцепкой.

За последнее время созданы образцы еще более совершенной техники: сконструированы мощные локомотивы новых типов, специальные вагоны для перевозки отдельных видов грузов, новые автотормоза, автостопы.

Внедрение новой техники в транспортное хозяйство значительно тормозится длительностью испытания опытных образцов. Крайне медленно ведутся работы по созданию комплекса машин, позволяющего механизировать трудоемкие процессы на погрузке и выгрузке, в путевом хозяйстве, в строительстве и при ремонте подвижного состава. Недопустимо задерживаются работы по внедрению средств автоматики, особенно автоблокировки и электрической централизации стрелок на станциях.

Важным реконструктивным мероприятием является перевод подвижного состава на роликовые подшипники. Давно уже пора переходить от экспериментов к широкому внедрению таких подшипников. Однако работы затянулись. Повинны в этом Всесоюзный научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта и, в частности, отделение по изучению работы подшипников качения (руководитель отделения т. Шаронин), техническое управление министерства (т. Самохвалов), Главное управление вагонного хозяйства (т. Егоров).

Неудовлетворительное использование новой техники, медленное внедрение достижений науки и передовых методов труда свидетельствуют прежде всего о не изжитой еще кое-где на транспорте косности, боязни нового. Вместе с тем это говорит о недостаточной активности существующего на транспорте института главных инженеров, начиная от главных инженеров главков и кончая главными инженерами предприятий. А ведь именно они и призваны организовать внедрение новой техники и эффективное ее использование.

Большие задачи, стоящие перед железнодорожным транспортом, необходимость дальнейшего внедрения новой техники требуют своевременной и глубокой научной разработки вопросов, связанных с развитием железнодорожного транспорта.

Советская транспортная наука в разработке ряда важных проблем имеет бесспорный приоритет. Наши ученые, инженеры и техники, новаторы производства внесли немалый вклад в теорию и практику эксплуатации железных дорог, в дело усовершенствования подвижного состава, индустриализации строительства, конструирования и внедрения новейших устройств и аппаратуры. Однако надо признать, что многие научные работники еще не сделали необходимых выводов из справедливой критики, данной в постановлении Совета Министров и Центрального Комитета нашей партии от 6 октября прошлого года. Наука на транспорте пока еще отстает от растущих требований.

Партия и правительство на всех этапах социалистического строительства уделяли первостепенное внимание повышению производительности труда. Исключительное значение этот вопрос имеет в нынешний период коммунистического строительства.

Выступая на собрании избирателей 12 марта 1954 г., товарищ Г. М. Маленков говорил о необходимости развернуть широкое народное движение за достижение высокой производительности труда на всех участках нашего хозяйства.

Этот призыв нашел горячий отклик у советских железнодорожников, как и у всех трудящихся нашей страны.

Отвечая на патриотический почин коллективов передовых предприятий Москвы и Московской области, работники депо, станций, вагонных участков, заводов, строек и других предприятий транспорта развертывают соревнование за дальнейший подъем производительности труда, за более полное использование внутренних резервов производства.

Производительность труда железнодорожников выросла в 1953 году по сравнению с 1940 годом на 31,1 процента, а за последние три года — на 19,6 процента. Однако резервы повышения производительности труда еще велики. В прошлом году, например, план по производительности труда не выполнили 23 дороги.

В настоящее время борьба за повышение производительности труда должна быть центром всей нашей практической деятельности. Для этого необходимо покончить с бесхозяйственностью руководителей некоторых дорог. Вместо того, чтобы использовать внутренние резервы, они идут по легкому для них, но дорогому для государства пути и содержат работников сверх штата, допускают перерасходы по фонду заработной платы.

В прошлом году Северная, Московско-Курско-Донбасская, Южно-Уральская, Свердловская и некоторые другие дороги имели у себя сверх штата 26 тысяч человек. В первом квартале нынешнего года содержание сверхпланового контингента обошлось в 100 миллионов рублей.

Излишества допускаются и при планировании труда. Планово-экономическое управление и главные управления министерства, определяя нужный штат по дорогам и предприятиям, плохо изучают действительную потребность и не проверяют правильность использования работников.

Сравним две соседние дороги — Одесско-Кишиневскую и Львовскую. Львовская выполняет на 32 процента меньше работы, чем Одесско-Кишиневская, а работников у нее больше, и поэтому производительность труда на 37 процентов ниже, чем у соседа. Необходимо всюду проверить расстановку и использование работников и устранить излишества.

Внедрение новой техники должно сопровождаться высвобождением части штата и использованием его на других работах. Однако это не всегда происходит. Сейчас большая часть вагонов, например, оборудована автосцепкой, а число сцепщиков и скрутчиков выросло. Производительность труда отстает не только от роста технической базы транспорта, но и от роста квалификации кадров, овладевших современной техникой.

Первостепенное значение имеют вопросы заработной платы и нормирования труда. В послевоенные годы продолжалось совершенствование системы заработной платы. Однако в системе заработной платы и премирования есть еще много крупных недостатков.

Надо критически пересмотреть действующее положение о премировании, которое содержит много ограничений, препятствующих получению премии даже при выполнении основных показателей. В частности, условия присуждения премий недостаточно учитывают грузонапряженность, значимость отдельных дорог и предприятий. Поэтому премии нередко присуждаются тем, кто работает в более легких условиях.

В положениях о премировании недостаточно отражены и меры поощрения за применение передовых методов труда, в частности за вождение тяжеловесных поездов.

На железнодорожном транспорте все еще преобладают так называемые опытно-статистические нормы. За последние пять лет количество технически обоснованных норм повысилось с 4 до 20 процентов, но этого далеко не достаточно.

(Окончание на 3-й стр.)

Доклад печатается по сокращенной стенограмме.

Окончание доклада министра путей сообщения СССР тов. БЕЩЕВА Б. П.

Директивы XIX съезда нашей партии по пятилетнему плану предусматривают снижение себестоимости перевозок на 15 процентов. Это задание выполняется успешно. Однако наши возможности далеко не исчерпаны. Надо помнить, что снижение себестоимости перевозок имеет большое государственное значение, так как транспортные издержки входят в себестоимость продукции всех отраслей народного хозяйства, и, снижая их, мы в конечном счете способствуем удешевлению товаров народного потребления.

Важное значение в борьбе за дальнейший подъем работы транспорта имеет испытанный метод хозрасчета. За последние годы на хозяйственный расчет переведены отделения дорог, сортировочные, грузовые и пассажирские станции, строительные участки и многие другие звенья хозяйства. Это положительно сказалось на их деятельности. Однако опыт показывает, что необходимо внести ряд существенных поправок в действующие положения о хозяйственном расчете.

Товарищи! Партия и правительство неустанно заботятся об улучшении материального благосостояния железнодорожников, о повышении их квалификации и культуры.

Средний заработок работников железнодорожного транспорта по сравнению с довоенным уровнем возрос более чем вдвое, а реальная заработная плата повысилась еще больше.

За последние три года построено более двух миллионов квадратных метров благоустроенной жилой площади. Большие средства отпускаются на индивидуальное строительство. Работники ведущих профессий — машинисты, кондукторы, поездные вагонные мастера и другие железнодорожники получили ссуды от государства и построили за пять лет свыше 30 тысяч жилых домов общей площадью более одного миллиона квадратных метров.

Государство ежегодно отпускает большие средства на строительство клубов, школ, детских садов и яслей. По сравнению с довоенным периодом ассигнования на здравоохранение увеличились в три раза и достигли почти 1,7 миллиарда рублей в год. Растет число санаториев, домов отдыха, больниц. С каждым годом улучшается снабжение железнодорожников промышленными и продовольственными товарами.

Однако в бытовом обслуживании железнодорожников еще много недостатков. Это видно на таком, например, факте, как неудовлетворительный ход жилищного строительства на ряде дорог. Мириться с этим нельзя. Руководители дорог и отделений должны повседневно контролировать ход жилищного строительства, добиваться, чтобы строительные организации безусловно обеспечивали выполнение плана жилищного строительства.

Немало у нас недостатков и в области медицинского обслуживания железнодорожников. Об этом свидетельствуют многочисленные письма и жалобы трудящихся, поступающие с Юго-Восточной, Северо-Кавказской, Белорусской и ряда других дорог. Главное врачебно-санитарное управление министерства все еще неудовлетворительно организует работу медицинских учреждений.

Много серьезных недостатков имеется и в работе торговой сети. Нередко железнодорожники, проживающие на линии, не имеют возможности купить необходимые им товары потому, что плохо организовано курсирование вагонов-лавок. В некоторых магазинах, например, Северной, Печорской, Красноярской и других дорог, нельзя купить соль, спички, мыло, табак, хотя всего этого более чем достаточно на базах орсов. В ряде столовых и буфетов неудовлетворительно готовят пищу, низка культура обслуживания посетителей.

Начальники дорог и отделений, политотделы, партийные и общественные организации транспорта должны глубже вникать в работу бытовых и культурных учреждений, повседневно заботиться о повышении культуры обслуживания железнодорожников, членов их семей, смелее вскрывать и быстрее устранять недостатки в деятельности бытовых и культурных учреждений.

Наши кадры, воспитанные Коммунистической партией, Советским правительством, выросли, закалились в борьбе с трудностями. Им по плечу те сложные задачи, что поставлены сейчас перед железнодорожным транспортом!

Политические отделы на железнодорожном транспорте проделали положительную работу по политическому воспитанию железнодорожников.

В соответствии с решением Совета Министров СССР и ЦК КПСС от 6 октября 1953 года Политуправление и политические отделы дорог должны еще более усилить политико-воспитательную работу, особенно среди железнодорожников ведущих профессий, активнее способствовать распространению передовых методов труда. В этом отношении большая роль принадлежит и профсоюзным организациям железнодорожного транспорта.

Руководствуясь указаниями партии и правительства, Министерство путей сообщения, командиры предприятий с помощью партийных организаций проводят повседневную работу по улучшению подбора, расстановки и воспитания кадров. Но есть еще у нас такие руководители, которые и до сих пор не поняли, что правильный подбор кадров и проверка исполнения являются главным во всей нашей организационной работе.

Особенно много недостатков в работе с кадрами в наших строительных организациях. Здесь очень живуча осужденная партией практика перестановки с места на место работников, проваливших доверенное им дело.

Слишком много наших специалистов оседает в управленческом аппарате. Непосредственно на производстве, в линейных предприятиях, на заводах, стройках работает лишь половина всех инженеров, 71 процент всех техников.

Все эти факты говорят о крупных недостатках в деятельности Главного управления кадров министерства.

Мы должны поднять роль и значение командиров среднего и низового звена, в первую очередь — начальников станций, депо, дистанций пути, связи, начальников строительных участков и прорабовских пунктов, цехов и мастеров на заводах и в депо. Нужно предоставить этим руководителям больше прав и освободить их от излишней канцелярской писанины.

Товарищи! Центральный Комитет нашей партии и Советское правительство уделяют много внимания улучшению методов руководства. На февральско-мартовском Пленуме ЦК КПСС указывалось на серьезные недостатки в руководстве сельским хозяйством. Эти недостатки есть и у нас на транспорте. Они состоят в том, что некоторые руководящие работники министерства и дорог оторвались от практической работы на линии, мало бывают на местах. Вместо живой организаторской работы по выполнению государственных планов и заданий в практике их руководства значительное место занимает составление различного рода приказов и приказаний, писем и телеграмм с требованием всякого рода справок и отчетов. Так, например, в депо Ховрино Октябрьской дороги за 40 дней поступило из аппарата министерства и управления дороги 18 приказов и около 200 других директивных документов. Такое обилие директив при одновременно слабом контроле за их выполнением порождает безответственность, отрывает работников от живого дела.

Задача состоит в том, чтобы резко сократить так называемую «приказную деятельность» и министерства и дорог, так как она превращает наши кадры, наших инженерно-технических работников в канцеляристов.

Не можем мы дальше мириться и с таким положением, когда значительная часть рабочего времени тратится на всякого рода совещания и заседания. В четвертом квартале прошлого года в управлении Юго-Восточной дороги состоялось 278 заседаний и совещаний. Спрашивается: когда же начальник дороги, его заместители и начальники служб могли заниматься живой организаторской работой по руководству хозяйством?

До сих пор не изжиты мелочная опека, бесконечные проверки, которые мешают работникам заниматься своим делом.

Большой вред наносит делу также чрезмерная централизация при решении различного рода вопросов планирования, капитального строительства и капитального ремонта, перераспределения оборудования, штатных и других вопросов. В соответствии с указаниями правительства министерство разработало и представило предложения о значительном расширении прав начальников железных дорог, заводов, строек и начальников главных управлений министерства по вопросам штатов, труда, планирования, использования материалов и оборудования.

Серьезные недостатки имеют место в постановке дела проверки исполнения. Нередко важнейшие приказы и распоряжения своевременно до исполнителя не доводятся, не устанавливается персональная ответственность за их осуществление, а проверка начинается уже после того, как становится очевидным факт провала данного задания. К тому же проверка часто ведется по-бюрократически и поэтому порождает поток бумаг, а работники, допустившие расхлябанность и безответственность, остаются безнаказанными.

Неудовлетворительная организация проверки исполнения является одним из недостатков и в работе коллегии министерства. Мы должны со всей силой осудить методы формально-бюрократического руководства, решительно покончить с канцелярщиной, добиться, чтобы министерство лучше, конкретнее и оперативнее руководило дорогами, заводами, стройками, во-время решало возникающие вопросы и устраняло имеющиеся недостатки.

Совершенно естественно, что все это потребует упорной работы. Товарищ Хрущев на февральско-мартовском Пленуме ЦК КПСС говорил: «Это дело нельзя решить наскоком. Надо иметь в виду, что здесь мы встретим упорное сопротивление бюрократов, которые привыкли иметь дело только с бумагами и жить без них не могут. Бюрократы и волокитчики не исчезнут с лица земли только потому, что мы вынесли решение. Требуется упорная, кропотливая, настойчивая работа по искоренению большого зла, каким является бюрократизм. В это дело нужно включить все партийные, советские, профсоюзные и комсомольские организации».

Товарищи! Исторические задачи, поставленные партией и правительством перед советским народом, требуют незамедлительного улучшения и подъема всей работы железнодорожного транспорта на новую, более высокую ступень.

Советский народ под руководством великой Коммунистической партии уверенно идет по пути к коммунизму. Железнодорожники, воспитанные нашей славной Коммунистической партией и Советским правительством в духе пламенного патриотизма и преданности своей Родине, сделают все, чтобы с честью выполнить стоящие перед ними задачи. **(Бурные, долго не смолкающие аплодисменты).**

Предварительные итоги выборов в национальные комитеты Чехословакии

ПРАГА, 18 мая. **(Соб. корр. «Правды»).** Сегодня в печати опубликовано сообщение Центральной избирательной комиссии о предварительных итогах состоявшихся в Чехословакии 16 мая выборов в национальные комитеты.

По предварительным данным областных избирательных комиссий и Словацкой областной избирательной комиссии, в выборах в национальные комитеты приняло участие 98,2 процента общего числа избирателей. За кандидатов Национального фронта голосовало 93,5 процента избирателей, участвовавших в голосовании.

В ряде районов Словакии в голосовании приняло участие 100 процентов избирателей.

—o—

Прием в советском посольстве в Пекине

ПЕКИН, 18 мая. (ТАСС). Сегодня временный поверенный в делах СССР в КНР В. В. Васьков устроил прием в честь советской молодежной делегации, возглавляемой Шелепиным, прибывшей по приглашению Центрального комитета Ново-демократического союза молодежи Китая на первомайские торжества в КНР.

На приеме также присутствовали: заместитель министра иностранных дел У Сюцюань, секретари ЦК НДСМ Ху Яо-бан, Жун Гао-тан, Лю Дао-шэн, Ло И, Оу Тан-лян, Чжан Цзэ, Ху Ко-ши, заместитель председателя Всекитайской федерации демократической молодежи У Хань, работники НДСМ, Всекитайской федерации демократической молодежи, представители молодежи заводов и фабрик Пекина.

Прием прошел в сердечной атмосфере.

—o—

Закончено строительство Гуаньтинского водохранилища

ПЕКИН, 18 мая. **(Соб. корр. «Правды»).** На днях закончилось продолжавшееся два с половиной года строительство одного из крупнейших гидротехнических сооружений в новом Китае — Гуаньтинского водохранилища. Река Юндинхэ преграждена плотиной длиной в 290 метров. Миллионы жителей нижнего течения реки Юндинхэ избавились теперь от угрозы наводнений.

В строительстве водохранилища участвовало свыше 40 тысяч человек. Темпы работ не ослабевали в этом году и в зимних условиях.

Гуаньтинское водохранилище может вместить свыше 2.270 миллионов кубометров воды. С постройкой водохранилища улучшится водоснабжение столицы. Сейчас на Гуаньтинском водохранилище начата подготовка к строительству гидроэлектростанции.

—o—

Заявление Неру

ЛОНДОН, 18 мая. (ТАСС). Как передает корреспондент агентства Рейтер из Дели, сегодня премьер-министр Индии Неру, открывая внешнеполитические прения в верхней палате индийского парламента, заявил, что «до тех пор, пока коммунистический Китай не будет признан в Организации Объединенных Наций, всегда будут затруднения в Азии и в других местах».

Неру сказал: «Меня удивляет, как может кто-нибудь подумать, что правительство Формозы (чанкайшистская клика.— **Ред.**) представляет Китай. Я считаю это абсурдным».

—o—

Против парижского договора, за мир и дружбу между народами

БЕРЛИН, 18 мая. **(Соб. корр. «Правды»).** Сегодня в Берлине открылась конференция молодежи европейских стран, выступающей против «европейского оборонительного сообщества», за мир и дружбу. В работе конференции принимают участие представители различных политических, общественных и религиозных организаций многих стран Европы, в том числе Франции, Германской Демократической Республики, Западной Германии, Польши, Советского Союза, Италии, Бельгии, Норвегии, Дании и других. Конференция созвана подготовительным комитетом, образованным два с половиной месяца тому назад на встрече молодежи Франции, Германской Демократической Республики и Западной Германии.

Председатель подготовительного комитета Жак Виту (Франция) в своем выступлении на конференции заявил, что создание «европейского оборонительного сообщества» означает возрождение германского милитаризма и усиливает опасность войны. Жертвой такой политики в первую очередь является молодежь.

После выступления Жака Виту развернулись прения, в которых выступили представители молодежи Западной Германии, Бельгии, Дании, Франции, Германской Демократической Республики и других стран.

—o—

Боннский министр угрожает Франции

БЕРЛИН, 18 мая. (ТАСС). По сообщению агентства АДН, в своей речи на праздновании «Дня земледельца» боннский министр транспорта Зеебом (немецкая партия) угрожал Франции, требуя, чтобы она ратифицировала договор о «европейском оборонительном сообществе». «Мы не будем ждать до бесконечности,— заявил Зеебом.— В скором времени мы спросим у себя: можем ли мы еще рассчитывать на Францию и Италию? Если нет, то мы вынуждены будем искать другого решения, и мы его найдем!». Зеебом намекнул на военный пакт Западной Германии с США, к которому, по сообщениям печати, должны присоединиться другие страны, являющиеся «надежной» опорой американской политики в Европе.

Этот план замены «европейского оборонительного сообщества» военным пактом между США, Западной Германией, Испанией и Турцией, продолжает агентство АДН, будет темой переговоров прибывшего в Бонн министра земледелия франкистской Испании Кавестини с руководящими политиками западногерманского правительства.

О ПРИЧИНАХ МОЕГО РАЗРЫВА С УКРАИНСКИМИ НАЦИОНАЛИСТАМИ

◇

(Заявление украинского политического эмигранта Иосифа КРУТИЙ, перешедшего в Германскую Демократическую Республику)

◇

9 мая с. г. в эмигрантском антисоветском листке «Український самостійник», издающемся в Западной Германии, появилась статья о том, что я якобы «похищен». Газета заранее пытается внушить мысль своим читателям, что возможные мои выступления следует считать вымыслом. Это утверждение насквозь лживо, как, впрочем, и все, что пишет этот листок, издающийся на американские деньги.

Никто меня не «похищал», а о причинах моего разрыва с украинскими националистами я и хочу рассказать в настоящей статье.

Я прожил почти три четверти века, из которых полвека посвятил политической деятельности в рядах украинского движения.

Моя политическая деятельность началась в 1902 году на Украине, где в 1907 году я вступил в «Украинскую социалистическую партию». В 1919 году я вместе с главарями «Украинской центральной рады» — Винниченко, Мазепой, Грушевским, Чернецким и другими активно выступал против Советской власти на Украине.

В 1919 году я бежал от наступающих частей Красной Армии и эмигрировал за границу, где продолжал свою деятельность в рядах украинского националистического лагеря и стал на позиции антикоммунистов.

В этот период я стал активным защитником и проводником идеи создания украинского самостийного государства.

В вопросах осуществления идеи украинской самостийной державы мне приходилось продолжительное время сотрудничать с вожаками украинских националистов — Левицким Андреем и его сыном Николаем, Феденко Панасом, Мазепой Исааком, Довгалем Свиридом, Мельником Андреем, Багряным Иваном, Доленко Владимиром, Капустянским Николаем и другими.

Последнее время я был секретарем и членом Центрального комитета так называемой «Украинской социалистической партии» и постоянно был связан с представителями из «Украинской национальной рады», с членами «провода» ОУН-мельниковцев и бандеровцев, а также с рядом лиц из так называемой «Украинской головной вызвольной рады».

Еще задолго до второй мировой войны такие «политические» деятели, как Евгений Коновалец, Степан Бандера, Андрей Мельник, стали слугами гитлеровской разведки, по заданию которой организовали шпионаж и террор на Украине и в Польше.

В тот период я тоже питал надежду, что с помощью фашистской Германии есть возможность изгнать большевиков с Украины. Все последующее поколебало мою уверенность в правоте дела, за которым я шел много лет.

Гитлер и его приспешники принесли моему родному украинскому народу много крови, горя и слез. Это они сжигали города и села родной Украины, убивали и насиловали моих братьев и сестер по крови, гнали моих земляков на каторжную работу в Германию, разрушали многовековую культуру и искусство.

Я спрашивал себя: почему украинские националисты, провозгласившие себя борцами за «самостийную Украину», — Бандера, Мельник, Боровец и другие — не встают на защиту своего народа от нашествия гитлеровских варваров, почему они по приказу Гитлера и его гауляйтеров создавали украинскую дивизию «СС» — «Галичина», которая принимала участие в расстреле и казнях украинских рабочих и крестьян?

Сквозь слезы глядя на трупы невинно замученных украинских детей и женщин, я понял, что главарям украинских националистов нужна власть над украинским народом, а не его свобода.

Девятилетнее пребывание в эмиграции после войны окончательно убедило меня в этом.

После разгрома фашистской Германии украинские «атаманы» нашли нового хозяина в лице американского империализма и стали его платными агентами.

Интриганы и авантюристы типа Степана Бандеры, Николая Лебедя, Андрея Мельника, Свирида Довгаля, Владимира Доленко, Тараса Боровца, Ивана Багряного, Зенона Матлы, Николая Капустянского и других им подобных «политических» деятелей продались иностранным разведкам, по заданию которых пытаются организовать шпионаж, террор и диверсии на Украине.

Как мне известно, эти «атаманы» и их «организации» никакой политической силы не представляют, они являются только кадрами для американской и других империалистических разведок.

По планам и указаниям американцев адмирала Стивенса, Дон-Левина, Михаила Радека, Александера, Пейча, Кейса, Диса и других планируется и проводится вся деятельность украинских националистических организаций.

По приказу этих же господ украинский националист «генерал» Капустянский пытается сформировать «украинские сотни», которые от мировой общественности маскируются под видом так называемых «рабочих отрядов».

С этой целью Капустянский лично выезжал в Париж и Вашингтон, где получал указания от Эйзенхауэра и Риджуэя по созданию украинских частей, которые, по замыслу американских империалистов, должны выступать вместе с ними.

Именующий себя «атаманом» некий Боровец, известный под кличкой «Тарас Бульба» из несуществующей в природе «Украинской национальной гвардии», и Багряный Иван из «легиона Петлюры», получив доллары, заверяли американцев, что их кадры готовы к вооруженному выступлению. Каким смехотворным покажется это заявление, если учесть, что эти «кадры» в количестве, не превышающем десятка проходимцев из политически аморального и даже криминального элемента, собраны не на Украине, а в Западной Германии среди эмигрантов, проживающих в Мюнхене, Штутгарте, Новом Ульме.

Чтобы выслужиться перед своими хозяевами и получить побольше долларов и стерлингов, Бандера, Мельник, Боровец, Доленко и другие «вожди» силятся доказать, что на Украине есть подпольные националистические организации, с которыми они якобы поддерживают связь.

В действительности же украинский народ никакой поддержки украинским националистам не оказывает, о чем хорошо знают бандеры, мельники и иже с ними.

Всем украинцам в эмиграции известна афера Ярослава Стецько с радиостанцией «Антибольшевистского блока народов», которая, находясь в Бельгии, вела передачи от имени «Украинской повстанческой армии», якобы существовавшей на Украине.

Мой многолетний опыт украинского политика-эмигранта дает мне право сказать, что украинский народ никогда не поддерживал бандитских действий украинских националистов. Все разговоры о «движении сопротивления» на Украине — это обман, за которым главари украинских националистов скрывают свою грязную работу против украинского народа, пытаясь втянуть в эту авантюру рядовых украинцев-эмигрантов.

В украинских националистических кругах и их организациях царит взяточничество, воровство, моральное разложение и борьба за свое личное благополучие. Так, Сазонтов и Довгаль присвоили большую сумму денег, которую Довгаль собирал среди украинских эмигрантов на так называемую «Позыку вызволения Украины». Сазонтов, Довгаль и Николай Левицкий пропивают эти деньги в кабаре и барах. Непьющему Ивану Багряному его доля вручается наличными.

Известный бандеровский бандит Стецько тащит английские деньги из кассы «Антибольшевистского блока народов», Бандера в свою очередь получает взятки за шпионаж и торгует наркотиками. Доленко любыми средствами стремится нажить доллары и лезет в президенты «Украинской национальной рады». Николай Левицкий, чтобы создать видимость большого количества членов руководимого им «Украинского национального демократического союза», платит деньги тем, кто дает согласие быть в этой организации.

Находясь в эмиграции и видя старания главарей эмигрантских организаций Бандеры, Мельника, Капустянского, Багряного, Боровца и других в подготовке по заданиям своих американских хозяев т. н. легионов и шпионов, я часто задумывался над тем, для какой роли они готовятся. И все больше и больше убеждался в том, что они могут быть использованы так же, как при гитлеровской оккупации Украины, — как убийцы невинных людей.

Я не сомневаюсь, что изложенные мною мысли целиком разделяют те рядовые, так называемые перемещенные лица и эмигранты, которые запуганы злобной клеветнической пропагандой о репрессиях при возвращении в Советскую Украину и по милости своих «проводников» лишены каких-либо политических прав, влачат нищенское, полуголодное существование в лагерях Западной Германии.

Меня до глубины души возмутил последний факт бесцеремонного командования американцев над украинскими эмигрантами и их организациями. Так, 3 апреля 1954 года Выконавчий орган «Украинской национальной рады» получил из Вашингтона категорическое предписание за подписью адмирала Стивенса во всех своих действиях беспрекословно подчиняться требованиям «Американского комитета по борьбе с большевизмом». Эта директива Стивенса возмутила не одного меня. 8 апреля 1954 года в Мюнхене в клубе под названием «Точка над И» выступил украинский националист доктор Ортынский, который, возмущаясь, сказал присутствующему на собрании украинских националистов руководителю так называемого «Злученого украинского американского допомогового комитета» в Европе американцу Радеку: «Вы диктуете Украине условия хуже и страшнее, чем это делал в свое время Гитлер».

Доктор Ортынский здесь же в присутствии видных «проводников» украинских эмигрантов, где были также «министры» «Украинской национальной Рады» Воскобойник и Николай Левицкий, заявил:

«Я, Ортынский — националист и немецкий коллаборант, организатор «Украинской дивизии», боец под Бродами,— спрашиваю Вас, господин Левицкий: на каком основании Выконавчий орган «Украинской национальной рады» ведет переговоры с американцами, не информируя и не имея согласия украинской общественности, хотя бы находящейся в эмиграции. Вы не имеете права говорить и выступать от имени украинского народа. Украинский народ не признает «Украинскую национальную раду». Вы идете на службу к американцам в качестве агентуры за несчастные 300—500 немецких марок и по вашему велению украинцы должны выполнять службу агентов, заниматься шпионажем и печатать литературу от имени так называемого «Института исследования народов СССР». Что хотят для нас — украинцев американцы? Они хотят, как Гитлер, разделить Украину на комиссариаты, т. е. отдать ее в угоду капиталистам. «Украинская национальная рада», идя на поводу Вашингтона, намеревается уничтожить все то, что нашему украинскому народу дала Москва.

Пусть меня американцы посадят в тюрьму, но я перед всем миром открыто должен заявить: большевики нам дали больше, чем свободолюбивая Америка в своих обещаниях.

Мне приходилось беседовать с немцами, возвратившимися из плена и работавшими в Киеве и других городах Украины, они рассказывают, что на Украине под руководством большевиков развивается национальная культура, искусство. Везде слышна украинская речь. Во время национальных и других праздников на зданиях развеваются украинские национальные флаги. На Украине они видели, как увеличивается количество театров, клубов, библиотек, санаториев, больниц, детских садов и яслей. Этого вы, господа американцы и украинские «проводники», не сможете опровергнуть.

Украинцы никогда не захотят превратить свою Родину в колонию американских и других капиталистов».

Анализируя деятельность украинских националистических организаций, я пришел к убеждению, что для каждого честного украинца, который желает истинного счастья своему народу, расцвета его духовных и материальных сил, не по пути с этими так называемыми «вождями» и «атаманами», что место честного украинца на Советской Украине среди своего народа.

Добровольный переход в Германскую Демократическую Республику главаря НТС Трушновича положил предел всем моим колебаниям. Я окончательно порвал с украинскими националистами и перехожу на сторону социалистического лагеря. Я хочу остаток своей жизни посвятить работе на благо моего народа.

И. КРУТИЙ.

(Газета «Радянська Україна» № 116 от 18 мая 1954 года).

Планы продолжения войны в Индо-Китае

ПАРИЖ, 18 мая. (ТАСС). Как видно из сообщений газет, правительство Ланьеля разрабатывает ряд мер для усиления экспедиционного корпуса в Индо-Китае и для получения более широкой американской военной помощи, что дало бы возможность продолжать войну в Индо-Китае. В Индо-Китай отправлена чрезвычайная военная миссия, возглавляемая начальником генерального штаба вооруженных сил Франции генералом Эли. По сообщению газеты «Франс-суар», этой миссии поручено передать главнокомандующему французскими вооруженными силами в Индо-Китае генералу Наварру новые инструкции относительно продолжения военных операций, а также перегруппировки сил. Газета далее указывает, что миссия генерала Эли должна на месте изучить вопрос об усилении французского экспедиционного корпуса и о «потребностях в людях и в технике».

Парижская печать широко сообщает о начавшихся франко-американских переговорах по индо-китайскому вопросу. Эти переговоры начались 13 мая одновременно в Париже и Вашингтоне, а затем они были продолжены 15 мая в Женеве Жоржем Бидо и Беделлом Смитом.

Газета «Монд» пишет, что, по мнению французской стороны, целью франко-американских переговоров является уточнение Соединенными Штатами их позиции «на случай, если на Женевском совещании не будет достигнуто соглашение об Индо-Китае».

По словам газеты «Монд», «речь идет главным образом о том, чтобы восстановить, по крайней мере, частично дипломатическую «ситуацию силы», которая рухнула при известных обстоятельствах в начале Женевского совещания».

Вашингтонский корреспондент газеты «Франс-суар» Пертинакс пишет, что в американских правящих кругах выражают недовольство тем, что главнокомандующий французскими вооруженными силами в Индо-Китае генерал Наварр остался на своем посту после падения Дьен-Бьен-Фу и что он не заменен новым военным деятелем.

Газета «Пари-пресс — Энтрансижан», со своей стороны, пишет, что «в качестве условия для усиления своей помощи в Индо-Китае Вашингтон требует от Франции и присоединившихся государств еще больших военных усилий».

ОБЩЕСТВЕННОСТЬ ИНДИИ И БИРМЫ ОСУЖДАЕТ АМЕРИКАНСКИЕ ПРОИСКИ В ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

ДЕЛИ, 18 мая. (ТАСС). В Индии повсеместно проходят массовые митинги, на которых принимаются резолюции, осуждающие американскую политику в Азии и требующие запрещения оружия массового уничтожения. Участники митингов выражают пожелание, чтобы Женевское совещание добилось мирного урегулирования корейской и индо-китайской проблем.

В резолюции митинга, состоявшегося в Дели, говорится:

«Мы требуем, чтобы пять великих держав в Женеве приняли конкретные решения по вопросу о мирном урегулировании индо-китайской проблемы, высказались за принятие Китайской Народной Республики в члены ООН, добились смягчения международной напряженности».

По инициативе Всеиндийского крестьянского союза «Кисан сабха» проводятся митинги крестьян, которые протестуют против американо-пакистанского военного пакта, требуют осуществления мероприятий, направленных на смягчение международной напряженности.

ПЕКИН, 18 мая. (ТАСС). Агентство Синьхуа передает:

Согласно сообщению из Рангуна, бирманские газеты осуждают попытки США создать агрессивный блок в Юго-Восточной Азии и вмешательство США в войну в Индо-Китае. Газета «Таймс оф Бирма» заявляет, что народы стран Азии рассматривают проект создания такого блока, предложенный государственным секретарем США Даллесом, как стремление к военному окружению Китайской Народной Республики. «Неправдоподобно,— пишет газета,— чтобы подобная политика США содействовала каким-либо образом делу мира в Азии».

Газета «Ниплз дейли» заявляет, что народы Азии требуют предоставления Индо-Китаю независимости.

Женевское совещание министров иностранных дел

ЖЕНЕВА, 18 мая. (Спец. корр. ТАСС). Сегодня на закрытом заседании девяти делегаций продолжалось рассмотрение вопроса о восстановлении мира в Индо-Китае.

Следующее закрытое заседание состоится 19 мая.

Пресс-конференция делегации Демократической Республики Вьетнам на Женевском совещании

ЖЕНЕВА, 18 мая. (Спец. корр. ТАСС). Сегодня делегация Демократической Республики Вьетнам устроила в Доме печати пресс-конференцию.

Представитель делегации Демократической Республики Вьетнам сделал на пресс-конференции заявление по вопросу об эвакуации тяжелораненых из Дьен-Бьен-Фу.

В последнее время, заявил он, в газетах появились сообщения по вопросу об эвакуации тяжелораненых из Дьен-Бьен-Фу. Поскольку среди этих сообщений был ряд необъективных и тенденциозных утверждений, делегация Демократической Республики Вьетнам считает необходимым дать соответствующее разъяснение.

10 мая на совещании в Женеве глава вьетнамской делегации Фам Ван Донг заявил, что правительство Демократической Республики Вьетнам готово разрешить эвакуацию из Дьен-Бьен-Фу тяжело раненных пленных из состава французского экспедиционного корпуса без различия национальности. Глава делегации Франции на Женевском совещании Бидо положительно отнесся к заявлению Фам Ван Донга, после чего обе делегации информировали об этом свои правительства. Представители верховного командования Демократической Республики Вьетнам и Франции установили контакт, чтобы на месте принять необходимые конкретные меры для осуществления предложения делегации ДРВ.

13 мая представитель французского командования доктор Юар прибыл в Дьен-Бьен-Фу и обсудил с представителем командования Демократической Республики Вьетнам полковником Као Ван Ханом конкретные вопросы эвакуации тяжелораненых из Дьен-Бьен-Фу. По просьбе Юара французскому командованию было разрешено доставить в Дьен-Бьен-Фу геликоптеры и самолеты типа «Моран» для вывоза раненых.

Обе стороны пришли к следующему соглашению:

1. Эвакуация раненых будет происходить в три этапа. В первые два этапа будет эвакуировано 753 раненых. Число раненых, которые должны быть эвакуированы в течение третьего этапа, будет установлено позже представителями командований Демократической Республики Вьетнам и Франции.

2. Ежедневно будет эвакуироваться от 80 до 100 раненых.

3. Французская авиация прекратит бомбардировки на время эвакуации в определенном районе (в десяти километрах вокруг Дьен-Бьен-Фу и на участке дороги № 41 от Дьен-Бьен-Фу до города Сон-Ла).

13 мая было получено письмо от Юара, который от имени генерала Наварра выражал свое согласие с указанными пунктами соглашения. В тот же день французский генерал Коньи поблагодарил командование ДРВ за успешное решение вопросов об эвакуации тяжелораненых из Дьен-Бьен-Фу.

Таким образом соглашение было принято обеими сторонами.

14 мая была освобождена первая партия тяжелораненых в составе 11 человек и перевезена в Ханой.

Как признала сама французская печать, заявил представитель ДРВ, командование ДРВ мобилизовало большое число людей и средств для скорейшего восстановления аэродрома в Дьен-Бьен-Фу, а также сделало все возможное, чтобы вывоз тяжелораненых происходил как можно быстрее. Командование ДРВ обязалось даже эвакуировать ежедневно до 150 человек вместо 80—100, как это было предусмотрено соглашением. Командование ДРВ также разрешило представителям французского командования посетить аэродром и раненых и прислать в район Дьен-Бьен-Фу французский медицинский персонал, чтобы ухаживать за французскими ранеными.

Представитель ДРВ указал затем, что 14 мая Бидо направил главе советской делегации на Женевском совещании В. М. Молотову письмо с заявлением о том, что командование ДРВ проводит якобы дискриминацию в отношении вьетнамских раненых военнопленных. Представитель ДРВ упомянул затем о состоявшемся обмене письмами между В. М. Молотовым и Ж. Бидо, А. Иденом и Фам Ван Донгом.

Пока происходил этот обмен письмами, сказал представитель ДРВ, французское командование начало саботаж соглашения об эвакуации раненых. 15 и 16 мая по вине французского командования не был эвакуирован ни один раненый из Дьен-Бьен-Фу. В ночь на 18 мая французская авиация без предупреждения бомбардировала дорогу № 41, в результате чего были убиты 15 французских раненых. 17 мая верховное командование Франции без согласования с командованием ДРВ отдало приказ о прекращении вывоза раненых, а также о бомбардировке дороги № 41 с 18 мая в случае, если командование ДРВ отклонит ряд предложений, внесенных командованием Франции.

Французское командование, сказал представитель ДРВ, предложило, например, чтобы не проводилась никакая дискриминация в отношении раненых, подлежащих эвакуации, хотя командование ДРВ никогда никакой дискриминации в отношении эвакуируемых раненых не осуществляло. Поэтому это требование является беспочвенным.

Далее представитель ДРВ пояснил, что среди эвакуируемых раненых имеются вьетнамцы. Но число их невелико, поскольку в битве при Дьен-Бьен-Фу главным образом участвовали отборные французские части и вьетнамцев было всего около одной восьмой общей численности войск, защищавших Дьен-Бьен-Фу, а не 25 процентов, как заявляют французы. Кроме того, в ходе битвы за Дьен-Бьен-Фу большое число вьетнамцев перешло на сторону Народной армии демократического Вьетнама.

Командование ДРВ, сказал далее представитель ДРВ, строго придерживалось всех условий соглашения, в то время как французское командование не проявило достаточных усилий для быстрейшей эвакуации раненых из Дьен-Бьен-Фу и саботировало принятое соглашение. Французское командование, заявил он, ищет различные предлоги, чтобы сорвать эту операцию, имеющую исключительно гуманный характер, поскольку оно боится, что освобожденные Народной армией раненые будут распространять правду о военных операциях в Дьен-Бьен-Фу, о положении французской армии и особенно о гуманности Народной армии демократического Вьетнама. Сами представители французского командования — Юар и Коньи, а также раненые, эвакуированные из Дьен-Бьен-Фу и перевезенные в Ханой, сделали ряд заявлений, в которых отмечают благородство и гуманность, проявленные командованием и бойцами Народной армии демократического Вьетнама.

Гуманность и благородство, подчеркнул представитель ДРВ, на стороне Народной армии. Эти качества являются традицией Народной армии.

Если французские и вьетнамские раненые, сказал далее представитель ДРВ, еще до сих пор остаются в Дьен-Бьен-Фу, то ответственность за это лежит целиком на французском командовании.

В заключение представитель ДРВ выразил надежду, что французские власти выполнят свои обязательства в соответствии с принятым соглашением, что позволит решить проблему эвакуации тяжелораненых из Дьен-Бьен-Фу.

Заявление представителя Корейской Народно-Демократической Республики на пресс-конференции в Женеве

ЖЕНЕВА, 18 мая. (ТАСС). На состоявшейся сегодня пресс-конференции представитель КНДР сделал следующее заявление:

Швейцарский и шведский члены нейтральной комиссии по наблюдению за перемирием в Корее в своем заявлении от 7 мая Военной комиссии по перемирию выступили с необоснованными клеветническими нападками по адресу нашей стороны и предъявили ей несправедливые требования.

17 мая, т. е. 10 дней спустя, это заявление было распространено среди вас в этом Доме печати в Женеве американской делегацией.

Перед тем, как перейти к существу этого заявления, мне хотелось бы, чтобы вы узнали один важный факт. 20 апреля состоялось 41-е заседание Военной комиссии по перемирию в Корее.

На этом заседании старший представитель от американской стороны Лейси пытался, как всегда, создать обстановку, ведущую к неустойчивости корейского перемирия. Кроме того, он обрушился с непристойными нападками, полными измышлений и клеветы, на чехословацкого и польского членов нейтральной комиссии по наблюдению за перемирием и сделал замечание, которое поставило под угрозу само существование нейтральной комиссии по наблюдению за перемирием. Заявление, которое вы получили вчера, было опубликовано после этих замечаний Лейси.

Без дальнейших объяснений ясно, что это входило в определенный план оказать пагубное влияние на Женевское совещание.

Относительно заявления швейцарского и шведского членов нейтральной комиссии по наблюдению за перемирием я считаю необходимым разъяснить существо дела.

В первой части этого заявления швейцарский и шведский члены пытались показать, что американская сторона точно соблюдала соглашение о перемирии и полностью обеспечила условия для беспрепятственной деятельности нейтральных инспекционных групп.

Со времени заключения соглашения о перемирии и по сей день сторона командования ООН никогда не соблюдала параграфы 13-b, 13-d и 28 соглашения о перемирии.

Чтобы скрыть тот факт, что сторона командования ООН в вопиющее нарушение соглашения о перемирии незаконно доставляет во все возрастающем количестве военные материалы и военные самолеты, швейцарский и шведский члены комиссии утверждали, что нейтральные инспекционные группы могут свободно выполнять свою инспекционную деятельность на юге. Однако факты говорят совершенно о другом.

В докладах, представленных Военной комиссии по перемирию 30 апреля чехословацким и польским членами нейтральной комиссии по наблюдению за перемирием, приводятся ясные факты. Доклады достаточно ясно подтверждают тот факт, что сторона командования ООН уже длительное время беспрестанно увеличивает вооруженные силы в нарушение соглашения о перемирии и что в Южной Корее нейтральные инспекционные группы не могут эффективно осуществлять своей инспекции ввиду различных ограничений и препятствий со стороны командования ООН.

Сторона командования ООН в своем письме от 6 октября запретила нейтральным инспекционным группам доступ на суда в пунктах выгрузки в районе, находящемся под ее военным контролем.

Поэтому нейтральные инспекционные группы не могли эффективно инспектировать замену войск, оружия и военных материалов, что было им поручено.

В Пусане и Инчоне нейтральным инспекционным группам было отказано во вскрытии ящиков и в их осмотре.

20 января 1954 года в Инчоне имел место серьезный случай ограничения деятельности инспекционных групп.

Сторона командования ООН отдала распоряжение нейтральным инспекционным группам: «Во второй половине дня 20 января и утром 21 января нейтральные инспекционные группы не могут заниматься инспекцией в порту».

Вспомним, что именно произошло в порту Инчон в тот день. В этот день более 14 тысяч военнопленных китайских народных добровольцев, незаконно вывезенных из Тонжанни, находящегося в демилитаризованной зоне, были насильно посажены на десантные суда и посланы на Тайвань.

Ограничивая работу нейтральных инспекционных групп и препятствуя ей, сторона командования ООН доходит даже до того, что оскорбляет, запугивает, избивает и похищает членов групп.

Весь мир знает, что в Канныне был открыто похищен польский представитель Хайдукевич.

Подлинная цель опубликования стороной командования ООН заявления швейцарского и шведского членов комиссии по наблюдению за перемирием состоит в том, чтобы препятствовать работе инспекционных групп.

В подтверждение этого, возможно, достаточно будет привести следующие несколько примеров. К концу марта 1954 года командование войск Объединенных наций ввезло в Корею на 97 боевых самолетов больше, чем оно вывезло оттуда. Что же касается некоторых самолетов, которые, по заявлению этого командования, не являлись боевыми, и тех самолетов, которые были вывезены из Кореи, то командование отказалось предоставить сведения. Таким образом, количество самолетов, незаконно ввезенных в Корею, достигло к 15 апреля 1954 года 177 машин. Что касается запасных частей к различным видам вооружения, которые командование войск Объединенных наций незаконно ввезло к концу февраля 1954 года, не позволив инспекционным группам сделать соответствующую проверку, то из них можно собрать, по крайней мере, 465 орудий и минометов, 1.365 пулеметов, 6.400 противотанковых ружей и 145 винтовок. Помимо указанных, имеются другие многочисленные примеры подобного же рода.

Всевозможные ограничения и препятствия, чинимые стороной командования войск Объединенных наций в работе нейтральных инспекционных групп, являются серьезным нарушением 13-го, 17-го, 43-го параграфов соглашения о перемирии.

Командование войск Объединенных наций, пытаясь скрыть эти нарушения, совершенные в Южной Корее, и отвлечь внимание общественности, заявило, что будто бы в северной части Кореи деятельность нейтральных инспекционных групп не обеспечилась так, как требовалось, и что ответственность лежит на корейско-китайской стороне, а также на чехословацком и польском членах комиссии, которые использовали право вето.

Швейцарский и шведский члены комиссии писали в своем заявлении:

«...Но на территории, находящейся под военным контролем корейской Народной армии и китайских народных добровольцев, чехословацкий и польский члены инспекционных групп благодаря своему праву «вето» свели этот контроль на месте почти к нулю».

Но о чем говорит история прошлого?

Для того, чтобы провести расследование серьезного нарушения соглашения, имевшего место 20 и 21 января в Инчоне, необходимо было отправить туда мобильные инспекционные группы, но под давлением США швейцарский и шведский члены комиссии отказались направить это требование на заседание нейтральной комиссии по наблюдению за перемирием. Если деятельность нейтральных инспекционных групп встречала ограничения в пунктах выгрузки на севере, то почему же они не смогли привести какой-либо конкретный пример в подтверждение этого?

Именно на севере они могли производить инспекцию без каких-либо ограничений и препятствий.

Они не могут даже привести ни единого примера, который мог бы опровергнуть эти факты.

В последней части своего заявления швейцарский и шведский члены комиссии предложили, чтобы из пунктов выгрузки, точно предусмотренных соглашением о перемирии, пункты выгрузки — Чхончжинь, Хыннам и Синаньчжу — были переведены в другие места, выдвинув при этом необоснованный предлог, что, повидимому, нет никаких основательных причин сохранять их.

Со времени переговоров о перемирии корейско-китайская сторона неоднократно указывала, что мы не собираемся использовать эти пункты для замены и чередования.

Несмотря на то, что мы твердо заявляли, что нет никакой необходимости назначать пунктами выгрузки Чхончжинь, Хыннам и Синаньчжу, так как наша сторона не собирается ввозить никакие военные материалы, американская сторона настояла на назначении их пунктами выгрузки. Поэтому вполне естественно, что через эти три вышеуказанных пункта не производятся замена и чередование.

Из того, что я сказал выше, я не могу не сделать вывода, что цель американского заявления исходит из намерения Соединенных Штатов затянуть разрешение корейского вопроса на Женевском совещании министров иностранных дел и оказать пагубное влияние на решение вопроса об Индо-Китае.

Прием В. М. Молотовым министра здравоохранения Индии г-жи Амрит Каур

ЖЕНЕВА, 18 мая. (ТАСС). Сегодня министр иностранных дел СССР В. М. Молотов принял находящуюся в Женеве г-жу Амрит Каур — министра здравоохранения Индии.

ВОКРУГ ЖЕНЕВСКОГО СОВЕЩАНИЯ

От специальных корреспондентов «Правды»

Вчера и сегодня состоялись закрытые заседания девяти делегаций, участвующих в обсуждении вопроса об Индо-Китае. Как сообщалось, на вчерашнем заседании были заслушаны сообщения по вопросу об эвакуации раненых из Дьен-Бьен-Фу, затем заседание приступило к обсуждению вопроса о восстановлении мира в Индо-Китае. Сегодня продолжалось обсуждение индо-китайской проблемы.

Когда министры решили перейти к методу закрытых заседаний, проводящихся в узком составе, была достигнута договоренность о том, что сведения о ходе работы совещания в этом составе не будут публиковаться в прессе. Однако не успели министры вчера разойтись с заседания, как по всем проводам и по радио полетели сообщения буржуазных агентств, толковавшие вкривь и вкось ход этого заседания.

Наибольшую прыть проявило французское официозное агентство Франс Пресс: оно передало в печать сообщение о содержании закрытого заседания в своей собственной версии уже в семь часов вечера. Немного погодя то же агентство распространило развернутый отчет о заседании, дававший толкование всего того, что происходило с позиций, отвечающих интересам французской делегации. Одновременно американские агентства передали свои варианты отчета о заседании, продиктованные интересами делегации США. Сегодняшние газеты, располагая тенденциозными и подчас противоречащими друг другу сообщениями агентств и собственных корреспондентов, питающихся сведениями, распространяемыми «из-под полы», дезинформируют читателей и сбивают их с толку.

Сопоставляя сведения, полученные из различных источников, и отметая дезинформацию, можно и нужно восстановить истину в том, что касается хода работ совещания.

Как сообщают, министры иностранных дел на вчерашнем заседании достигли договоренности об установлении двустороннего контакта между французской делегацией и делегацией Демократической Республики Вьетнам с целью разрешения вопросов, связанных с организацией эвакуации раненых из Дьен-Бьен-Фу.

Нельзя не отметить, что американские агентства замалчивают достижение этого соглашения.

Затем министры обсудили порядок рассмотрения вопроса об установлении мира в Индо-Китае. Совещание приняло предложение советской делегации о том, чтобы взять за основу обсуждения проекты, внесенные делегациями Демократической Республики Вьетнам и Франции.

Как стало известно, это предложение советской делегации сводилось к тому, чтобы обсудить по пунктам те предложения, которые содержатся в проектах делегаций Демократической Республики Вьетнам и Франции; поскольку в обоих проектах содержатся пункты о военном положении, начать обсуждение индо-китайского вопроса с рассмотрения этих пунктов; кроме того, по ходу обсуждения рассмотреть вопросы, поставленные Иденом, а также предложения, сделанные советской делегацией.

Нельзя не отметить, что агентство Франс Пресс, давая свою версию вчерашнего заседания, исказило истину, заявив, будто бы при обсуждении обоих планов «будет отдано предпочтение» (!?) военным вопросам.

Грубое искажение допущено тем же агентством и при освещении вопроса о порядке обсуждения индо-китайской проблемы. Оно заявило, будто бы глава советской делегации В. М. Молотов... «выдвинул проблему отделения вопроса о Лаосе и Камбодже от вопроса о Вьетнаме». В действительности же общеизвестно, что попытки искусственно отделить вопрос о Лаосе и Камбодже от вопроса о Вьетнаме предпринимаются французской делегацией, которая находит поддержку у делегации США.

Что же касается Советского Союза, то он, как известно, всегда стоял на той точке зрения, что задача восстановления мира в Индо-Китае не может и не должна быть искусственно расчленена. Не случайно Берлинское совещание, определяя повестку дня совещания в Женеве, включило в нее вопрос о восстановлении мира в Индо-Китае в целом. Никто не выдвигал возражений против такой постановки вопроса ни на Берлинском совещании, ни после него. Даже государственный секретарь США Даллес в своей речи от 7 мая говорил о проблеме Индо-Китая как о едином целом.

В Патет-Лао и Кхмере, так же как и во Вьетнаме, народы борются за свою свободу и национальную независимость. В Патет-Лао и Кхмере, так же как и во Вьетнаме, силами народных армий освобождена от интервентов значительная часть территории. В Патет-Лао и Кхмере, так же как и во Вьетнаме, действуют избранные народом правительства.

Что же касается правительств Лаоса и Камбоджи, то они не контролируют территории своих стран. Они не признаны ни одной крупной азиатской державой.

Учитывая все это, советская делегация считает, что нельзя рассматривать вопрос о Лаосе и Камбодже отдельно от вопроса о Вьетнаме. Делегации Китая и Демократической Республики Вьетнам также считают, что нельзя отрывать рассмотрение вопроса о Лаосе и Камбодже от рассмотрения вьетнамского вопроса.

Нетрудно видеть, таким образом, что факты находятся в очевидном противоречии с фальшивой версией агентства Франс Пресс, заявившего, будто бы глава советской делегации «выдвинул проблему отделения вопроса о Лаосе и Камбодже от вопроса о Вьетнаме». И притом «не высказал своего отношения к этому делу». Утром 18 мая агентство Франс Пресс пошло еще дальше по пути фальсификации фактов, заявив, будто бы «вопрос о Лаосе и Камбодже будет рассматриваться отдельно от всей совокупности проблемы» и будто «Молотов и Чжоу Энь-лай согласились с тем, чтобы этот вопрос рассматривался отдельно».

Попытки определенных кругов западных держав дезинформировать общественное мнение при помощи тенденциозных сообщений буржуазных агентств могут нанести лишь вред успешной работе совещания министров иностранных дел. Вероятно, те, кто инспирирует подобные сообщения, заинтересованы именно в этом.

Ю. ЖУКОВ, И. ПЛЫШЕВСКИЙ.

г. Женева, 18 мая.

Народы требуют скорейшего восстановления мира в Индо-Китае

ПЕКИН, 18 мая. (ТАСС). Китайская печать широко освещает работу Женевского совещания. Сегодня газета «Жэньминьжибао» опубликовала статью, в которой говорится, что за три недели на совещании в Женеве отчетливо выявились силы и причины, мешающие успешной работе совещания. Подчеркнув, что выступление В. М. Молотова от 14 мая является новым шагом на пути к достижению успеха совещания, корреспонденты указывают, что главная причина задержки разрешения корейского и индо-китайского вопросов заключается в том, что «агрессивные силы Запада во главе с США всячески стараются сорвать Женевское совещание».

«Американские и французские официальные лица, — указывается в статье, — ведут закулисные переговоры. Соединенные Штаты, с одной стороны, прилагают все усилия к тому, чтобы втянуть Англию и Францию в организуемый ими агрессивный блок в Юго-Восточной Азии, с другой стороны, они заявляют, что если Англия и Франция откажутся от «сотрудничества», то стоит только трем марионеточным государствам Индо-Китая пожелать, как США непосредственно вмешаются в войну в Индо-Китае».

Но как бы то ни было, говорится в статье, шаги, предпринятые демократическим Вьетнамом, Китаем и Советским Союзом, уже проложили путь к мирному разрешению индо-китайского вопроса и встретили единодушную поддержку общественного мнения. Миролюбивые народы всех стран, особенно французский народ, настоятельно требуют скорейшего восстановления мира в Индо-Китае, и с этим нельзя не считаться.

Ли Сын Ман призывает к войне

ПХЕНЬЯН, 18 мая. (ТАСС). Как передает Центральное телеграфное агентство Кореи (ЦТАК) со ссылкой на сообщение корреспондента агентства Юнайтед Пресс из Сеула, Ли Сын Ман на днях заявил: «Пора понять, что Женевское совещание провалилось, и вернуться к войне».

ЦТАК напоминает о том, что в настоящее время представитель американского правительства Артур Дин ведет в Сеуле секретные переговоры с лисынмановской кликой, направленные на осуществление агрессивных планов американских империалистов и лисынмановцев в Корее.

Эти факты, пишет в заключение ЦТАК, показывают, что правящие круги США стремятся воспрепятствовать мирному урегулированию корейского вопроса и сохранить напряженное положение на Дальнем Востоке.

АМЕРИКАНСКАЯ ПЕЧАТЬ ОБ АНГЛО-АМЕРИКАНСКИХ ОТНОШЕНИЯХ

НЬЮ-ЙОРК, 18 мая. (ТАСС). В сообщении из Лондона корреспондент газеты «Нью-Йорк геральд трибюн» Ньюмэн, комментируя заявление Черчилля в палате общин по поводу «переговоров в Женеве относительно урегулирования в Индо-Китае», пишет:

«По сообщению английских корреспондентов в Женеве, министр иностранных дел Иден чрезвычайно недоволен тем, что Соединенные Штаты и Франция не информировали его по поводу двусторонних переговоров. Как передают, он узнал об этих переговорах из сообщений печати, поступивших из Вашингтона... Согласно имеющимся сведениям, во время этих переговоров будет обсуждаться вопрос об американском военном вмешательстве в конфликт в Индо-Китае».

В сообщении из Лондона корреспондент газеты «Нью-Йорк таймс» Миддлтон пишет: «Осторожное заявление Черчилля показывает, что единственная политика, которую кабинет намерен проводить в отношении Индо-Китая, — это мир в результате переговоров».

Прием участников декады русской литературы и искусства в Киеве

КИЕВ, 18. (Корр. «Правды»). Вчера в Министерстве культуры Украинской ССР состоялся прием в связи с окончанием декады русской литературы и искусства в Киеве, посвященной 300-летию воссоединения Украины с Россией.

На приеме присутствовали: первый секретарь правления Союза советских писателей СССР Алексей Сурков, директор Государственного академического Большого театра СССР А. Анисимов, художественный руководитель и дирижер Краснознаменного ансамбля песни и пляски Советской Армии Б. Александров, художественные руководители Государственного русского народного хора имени Пятницкого — народный артист СССР В. Захаров и народный артист РСФСР П. Казьмин, писатели Н. Тихонов, Б. Полевой, М. Исаковский и другие, мастера русского искусства — народные артисты СССР И. Козловский, М. Михайлов, М. Рейзен, О. Лепешинская и другие.

Участников декады принимал министр культуры Украинской ССР т. Литвин. На приеме присутствовали: первый заместитель председателя Совета Министров Украинской ССР А. Корнейчук, украинские литераторы М. Бажан, П. Тычина, М. Рыльский, В. Василевская, А. Малышко, О. Гончар, Л. Дмитерко, мастера украинского искусства, народные артисты СССР И. Паторжинский, Н. Ужвий, З. Гайдай, Г. Юра и другие.

Прием прошел в теплой обстановке.

* * *

Сегодня в клубе Союза советских писателей Украинской ССР участники декады в ознаменование всенародного праздника 300-летия воссоединения Украины с Россией и в знак сердечной дружбы преподнесли в подарок украинским писателям бронзовую скульптуру гениального украинского поэта, революционера-демократа Тараса Григорьевича Шевченко.

НА ПЕРВЕНСТВО СТРАНЫ ПО ФУТБОЛУ

Вчера на московском стадионе «Динамо» состоялась очередная встреча на первенство страны по футболу между командами класса «А». Московская команда «Локомотив» играла с футболистами общества «Крылья Советов» (Куйбышев).

Встречу со счетом 1 : 0 выиграли куйбышевские футболисты.

ПРИЕЗД В МОСКВУ КИТАЙСКИХ БАСКЕТБОЛИСТОВ

18 мая в Москву по приглашению Комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР для совместных тренировок с советскими спортсменами прибыли мужская и женская сборные молодежные команды баскетболистов Китайской Народной Республики.

ОТЪЕЗД ИЗ МОСКВЫ КОЛЛЕКТИВА КИЕВСКОГО ТЕАТРА ОПЕРЫ И БАЛЕТА имени Т. Г. ШЕВЧЕНКО

Вчера, 18 мая, москвичи проводили коллектив Киевского государственного академического театра оперы и балета имени Т. Г. Шевченко.

Выступления ведущего оперного коллектива Украины в Москве в ознаменование 300-летия воссоединения Украины с Россией вылились в мощную демонстрацию нерушимой дружбы украинского и русского народов.

На Киевском вокзале украинских артистов провожали видные деятели театрального искусства столицы, представители общественных организаций и Министерства культуры СССР. (ТАСС).

ОТЪЕЗД ИЗ МОСКВЫ ДАТСКОЙ РАБОЧЕЙ ДЕЛЕГАЦИИ

После трехнедельного пребывания в СССР 18 мая из Москвы на родину выехала датская рабочая делегация, гостившая в Советском Союзе по приглашению ВЦСПС.

Кроме Москвы, делегация посетила Минск, Каховку и Ялту. Гости ознакомились с работой различных промышленных предприятий, с условиями, в которых живут и трудятся советские люди.

Перед отъездом из Москвы руководитель делегации Густав Кристенсен заявил:

— Везде, где мы побывали, советские люди встречали нас сердечно и дружественно. Мы благодарны им за исключительное гостеприимство.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ.

СЕГОДНЯ В ТЕАТРАХ МОСКВЫ

(Начало спектаклей в 7 час. 30 мин.)

ФИЛИАЛ БОЛЬШОГО ТЕАТРА — **Русалка.**

ТЕАТР им. Евг. ВАХТАНГОВА — **Много шума из ничего.**

ТЕАТР им. Вл. МАЯКОВСКОГО — в помещении Малого театра — **Легенда о любви.**

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ТЕАТР СОВЕТСКОЙ АРМИИ — **Под чужим небом;** Малый зал — в 8 час. — **Мастерица варить кашу.**

ДРАМАТИЧЕСКИЙ ТЕАТР им. А. С. ПУШКИНА — **Тени.**

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ТЕАТР ТРАНСПОРТА — **Вихри враждебные;** в помещении ЦДКЖ — в 12 час. — **Сказка об Иване-царевиче.**

ТЕАТР им. СТАНИСЛАВСКОГО и НЕМИРОВИЧА-ДАНЧЕНКО — **Сицилийская вечерня** — премьера.

ТЕАТР им. ЕРМОЛОВОЙ — **Мачеха;** в помещении филиала Малого театра — **Залог успеха.**

ТЕАТР САТИРЫ — **Где эта улица, где этот дом.**

ДРАМАТИЧЕСКИЙ ТЕАТР им. СТАНИСЛАВСКОГО — **Наследники Рабурдэна;** в помещении филиала МХАТ — **Крошка Доррит.**

ДРАМАТИЧЕСКИЙ ТЕАТР — в помещении Зеркального театра сада «Эрмитаж» — **Поддубенские частушки.**

ЦИРК — Аттракцион **«Чудеса без чудес»** под руководством **А. Сокол** и другие номера. Начало в 8 час.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ТЕАТР КУКОЛ — в 3 часа — **Веселые медвежата;** в 8 час. — **Краса ненаглядная.**

ТЕАТР «РОМЭН» — **Олеся.**

ТЕАТР-СТУДИЯ КИНОАКТЕРА — **Попрыгунья.**

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: Москва, Д—47, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочного бюро — Д 1-73-86; Партийной жизни — Д 1-52-48; Пропаганды марксистско-ленинской теории — Д 1-11-95; Промышленности, транспорта и товарооборота — Д 3-11-01; Сельскохозяйственного — Д 3-10-85; Иностранных отделов — Д 3-11-07; Стран народной демократии — Д 1-40-81; Писем — Д 3-15-69, Д 3-37-32 и Д 3-31-54; Местных корреспондентов — Д 3-10-82; Информации — Д 3-15-80; Литературы и искусства — Д 3-11-13; Прессы — Д 3-10-81; Науки, школ и вузов — Д 3-10-80; Военного — Д 3-37-63; Критики и библиографии — Д 3-15-61; Пресс-бюро — Д 3-15-60; Секретариата — Д 3-15-64; Отдела объявлений — Д 3-39-00; Экспедиции — Д 3-39-80.

Б 02934. Ордена Ленина типография газеты «Правда» имени И. В. Сталина. Изд. № 366.